auto.sport 2021年5月21日号（隔週金曜日発売）2021年5月8日発売　第58巻第9号　通巻1552号
No.1552
オートスポーツ 2021 5/21号

auto sport

Drive on the edge



F1 トピック4選

本誌独断

1 ホンダRA621H “高回転型エンジン”の衝撃

2 写真家 熱田護が捉えた 角田裕毅

3 アルファタウリAT02 必然の「サンコイチ」

4 ［解説］トラックリミット騒動

SUPER FORMULA

Round 2 鈴鹿

“あの瞬間”まで完璧な週末だった福住仁嶺

B-Max×松下信治 「SF復帰参戦」の意義

現役F1チーム代表の「ドライバー育成論」

インディカー開幕戦ウイナー

Interview アレックス・パロウ

スーパー耐久2021

［Part 1］ST-Z大盛況の理由

［Part 2］富士24時間プレビュー

F1 Round 3 ポルトガルGP

WEC Round 1 スパ・フランコルシャン

WRC Round 3 クロアチア

INDYCAR Round 3&4 テキサス

SAN-EI
CORPORATION

ポルトガルで燃やした執念
1点に泣きたくない—

レッドブルはメルセデスと第3戦でもガチンコ勝負
レース終盤、相手が最速ラップでの得点を目論むと
チームはその企てを阻止するべく即座に〝反撃〟
1ポイントをめぐる攻防を展開した
2021年の選手権は早くも総力戦の様相を呈している

Photo：LAT／Sutton／Ferrari／RedBull

FIA Formula One World Championship

2021 Round 3

PORTUGUESE GP



RedBull

F1 Round 3 PORTUGUESE GP PhotoDigest



Sutton



●「残念ながら自分のミス」元王者は僚友に接触しレース終える

アルファロメオのキミ・ライコネンは１周目終わりのホームストレートで僚友アントニオ・ジョビナッツィに追突。フロントウイングが車体の下でスタックすると、そのまま１コーナーのグラベルに突っ込んでリタイアした。41歳の元王者はこの接触について「残念ながら自分のミス。ペースが良かっただけにガッカリ」と悔やんだ。

Sutton

●リカルド、痛恨のQ1敗退……からの“怒りの９位入賞”

マクラーレンのダニエル・リカルドは予選で痛恨のQ1敗退を喫した。16番グリッドからの発進となったが、予選での鬱憤を晴らすがごとくコース上で見ごとなオーバーテイクを見せたほか、ミディアムで40周以上を走破する優れたマネジメントスキルも披露。ピットストップ時にオーバーシュートする場面もあったが、９位入賞を果たした。



LAT

●初めてのアルガルベ沈んだままの角田

開幕戦バーレーンGPと第２戦エミリア・ロマーニャGPで“浮き”と“沈み”を経験したアルファタウリのルーキー角田裕毅。起伏に富んだ第３戦の舞台であるアルガルベを走行するのは初めてということもあってか、初日から60周以上を消化するなど積極的に走行を重ねた。しかし、週末をとおしてグリップ不足に苦しみ、開幕２戦のような光る速さは見せられず。予選14番手、決勝15位とこのレースウイークエンドは沈んだままだった。



RedBull



Ferrari

余裕を見せるチャンピオンに挑戦者は追い詰められていたのか――？



●2番グリッドから勝利のハミルトン、余裕の軽口

第２戦エミリア･ロマーニャGPでクラッシュしながらも奇跡的に２位となり、ランキングトップでポルトガル入りしたメルセデスのルイス・ハミルトン。予選では僚友のバルテリ・ボッタスの後塵を拝し２番手となった。また､決勝の序盤は２番手のポジションをキープするも､セーフティカー退出直後である７周目の１コーナーでフェルスタッペンの先行を許す。しかし、11周目にポジションを取り戻し、さらに20周目にはボッタスをも攻略。トップに立つとそのまま逃げ切り、フェルスタッペンとの点差を広げた。終盤にファステストラップでの得点を狙うボッタスとフェルスタッペンの動きを確認すると「僕たちもやろうか」と無線で軽口を叩く余裕も見せた。



●“最速”フェルスタッペントラックリミット超過に泣く

レッドブルのマックス・フェルスタッペンは予選のQ3で“最速”の１分18秒209をマーク。しかし、ターン４のトラックリミットを超えたことでタイムを抹消されると、その後もタイムを更新できず３番手となった。決勝ではギヤボックスの不調もあり２位が精いっぱい。それでも最終盤にソフトを履いてファステストラップの１点を狙ったが､ターン14のトラックリミットを超過し､またもタイムは抹消に。トラックリミットに泣かされた週末だった。

RedBull

●フェラーリ、期待はずれの週末ミディアムのグレイニングに苦しむ

今季好調のフェラーリは今大会、２台ともQ3にコマを進めた。８番グリッドから発進したシャルル・ルクレールが６位入賞を果たした一方、５番グリッドのカルロス・サインツはズルズルと後退し､11位に終わった。レース後には両名ともにミディアムを履いたスティントでの｢グレイニングに苦しんだ」と話し、期待はずれな週末となった。



Text : 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)
Photo : LAT



アルピーヌの力走とアルファタウリの苦戦は特殊コンディションが生んだもの？

混戦の中団争い リシャッフルの怪



アストンマーティンのセバスチャン・ベッテルは、昨年の第５戦イギリスGP以来となる予選Q3進出を果たしたが、決勝ではペースが不足しチームメイトのランス・ストロールとともに入賞圏外に沈んだ。

昨年10月、アルガルベで急きょ開催されたポルトガルGP。だが、ソフトタイヤが本来のグリップを発揮できず、予選Q3でミディアムを履いたメルセデスがグリッド最前列を独占するなど、常識外れの現象が起きた一戦だった。その最大の原因はコースの全面再舗装を直前に行なったためで、路面コンディションが落ち着いた今年

ガスリーや、サインツなどの有力な中団勢のドライバーが振るわなかった一方、アルピーヌの２台は第２戦に続きダブル入賞。今季ベストの７、８位に入り、コンストラクターズランキングも５位へ浮上した。

Rd.3 ポルトガルGP リザルト

●5月2日(日)決勝　●4.684km×66周=306.826km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	66	2(2)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	66	3(3)
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	66	1(1)
4	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	66	4(4)
5	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	66	7(7)
6	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	66	8(8)
7	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	66	6(6)
8	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	66	13(13)
9	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	66	16(16)
10	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	66	9(9)
11	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	66	5(5)
12	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	65	12(12)
13	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	65	10(10)
14	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	65	17(17)
15	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	65	14(14)
16	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	65	11(11)
17	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	64	19(19)
18	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	64	18(18)
19	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	64	20(20)
	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	1	15(15)

予選で11番手タイムをマークし、中団勢に割って入ったのがウイリアムズのジョージ・ラッセル。開幕戦以来３戦連続で予選Q2へ進出しているが、今回はQ3進出まであと0.057秒とわずかにおよばなかった。





週末を通じて各チームは滑りやすい路面に悩まされた。これが影響したのか、中団チームの勢力図は第2戦から大きく変化。とくにアルピーヌ勢が好調で、オコンは予選6番手に入り、チーム加入後自己ベストの結果を得た。決勝でも、アロンソがペースの上がらないリカルドやサインツらを1コーナー手前でオーバーテイクするなど、見せ場を作った。

は普通のレースになるはずだった。

ところが、初日フリー走行でのグリップのなさは想定以上だった。2日目には路面にラバーが乗ることで改善するはずが、期待したほどタイムが伸びない。さらに、風速10～15mの強風が、ときには真逆に風向きを変え、吹きつける。そんな気象条件だったため、多くのドライバーはソフトタイヤの熱入れに手を焼いていた。

なかでも苦戦していたのが、マクラーレンのダニエル・リカルドだった。初日から後方に沈み、予選は16番手でまさかのQ1敗退。さらに深刻なのが「何が問題かが分からない」ことだった。

開幕2戦で、マクラーレンやフェラーリと遜色のない速さを発揮していたアルファタウリも、ポルトガルでは並みの中団チームになっていた。角田裕毅にとっては未知のサーキットだったが、彼の適応能力の高さからすれば、それ自体は大きなハンデではなかったはずだ。実際「初日FP2を終えた時点では、準備はできている」と、手応えを語っていた。

ところが、予選では「(Q2で使用したソフトが)まるでハードのような感触」で14番手。決勝でも「アンダーステアがひどく、まったくペースが伸びなかった」と、15位完走に終わった。ピエール・ガスリーも、Q3に駒を進めたのはさすがだったが、セッションを通じてグリップ不足に苦しんだ。レースでもミディアムに交換した第2スティントでペースが伸びず、10位入賞が精いっぱいだった。

そんななか存在感を発揮したのがアルピーヌだった。FP3ではエステバン・オコンが5番手のタイムを記録し、予選でもアルピーヌ(ルノー)移籍後自己ベストタイの6番グリッドを獲得した。そして、レースではフェラーリやマクラーレンなどとバトルを繰り広げ、グリッド順位こそキープできなかったものの7位入賞。予選13番手のフェルナンド・アロンソもミディアムを40周まで保たせ、最終周には2強4台に次ぐ5番手のタイムを叩き出して8位に入った。

開幕2戦でコンストラクターズランキング8位に沈んでいたアルピーヌは、今回のダブル入賞でフェラーリをしのぐポイントを稼ぎ、一気に5位まで順位を上げた。この突然の躍進についてはアルピーヌ自身「開発の努力が実を結んだだけ(開発総指揮のマーチン・ブコウスキー)」と、具体的な理由は言及していない。

アルガルベの特殊なコースコンディションにアルピーヌのマシン特性がたまたまマッチしただけなのか。あるいは昨年、マクラーレンやレーシングポイント(現アストンマーティン)とコンストラクターズ選手権3位を争った本来の実力を、ようやく取り戻しつつあると見ていいのか。

第4戦スペインGPの開催地であるカタロニアはよりオーソドックスなコースのため、各マシンの素の速さがより明確に見えるはずだ。ポルトガルで躍進したアルピーヌが勢いを持続するのか、また失速したアルファタウリは復調できるのか。今季の力関係を占う重要な週末になるだろう。



3戦目で失われた自信と手にした緊張感

1ポイントと1ミスの重み

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Red Bull

きっかけは終盤55周目、ソフトに履き替えたばかりのセルジオ・ペレスが最速タイムをマークしたことだった。

これを受けて、3番手を走るメルセデスのバルテリ・ボッタスが背後のペレスとの差が安全圏内にあることを確認して、63周目に予定外のピットイン。上位勢ではメルセデスだけが持っていた新品ソフトに履き替えて、65周目に最速タイムを奪い返した。

しかし、ボッタスのピットインのタイミングは1周だけ早すぎた。レッドブル陣営はすかさずそのミスを突き、64周目にマックス・フェルスタッペンを呼び寄せた。中古ソフトにもかかわらず、フェルスタッペンは最終周に0・016秒差のファステストラップをたたき出し、そのまま2位でフィニッシュした。

ところが、フェルスタッペンはターン14でわずかにトラックリミットを超えており、レーススチュワードによって最速タイムを取り消されてしまう。1ポイントのボーナスポイントは、最終的にメルセデスが獲得した。

「ターン14にトラックリミットがあるなんて知らなかった」と、レース後のインタビューで呆然としたフェルスタッペン。メルセデスのガレージ内ではトト・ウォルフ代表がしてやったりの表情を見せていた。

わずか1ポイントをめぐって、最強の2チームがしのぎを削る。まだ開幕3戦目だというのに、まるでシーズン終盤のタイトル争いのような総力戦が繰り広げられた。

「まったくそのとおりでした」と、ホンダの山本雅史マネージングディレクター（MD）は言う。

「レッドブル・ホンダだけでなく、メルセデスもシーズンを通じて1ポイントを積み重ねる重要性を感じている。今後もそれだけの激戦が続くと両チームともに考えているということだと思います」

言い換えれば些細なミス、想定外のトラブル、ほんのわずかなマシンのポテンシャルの差が、致命的な結果になりうることも彼らは充分に承知しているということだ。

今回のレースで言えば、フェルスタッペンが予選Q3のアタックでコースからはみ出し、獲れたはずのポールポジションを逃したことが大きな敗因のひとつになった。

フェルスタッペンは序盤7周目のセーフティカー明けに狙いすましたリスタートで見ごとにハミルトンを抜き去って、予選でのミスを帳消しにしてみせた。しかし、今度はレッドブルのマシンのギヤボックスにわずかな不具合が出たこともあって、メルセデスのルイス・ハミルトンにあっさりと抜き返されてしまう。

その後はハミルトン、フェルスタッペン、ボッタスが終盤まで三つ巴の接近戦を繰り広げた。序盤にフェラーリのカルロス・サインツ、マクラーレンのランド・ノリスにかわされ、大きく出遅れたペレスも、最終的には4位に入って何とか帳尻を合わせた。この4台だけが5番手以下にコンスタントに1周あたり1秒以上速いペースで差をつけていたことを考えても、レッドブ

FOCUS on HONDA



LAT

ル・ホンダとメルセデスのスピードは異次元だったと言える。

「今日のレースは正直、メルセデスの総合力の強さが際立っていた印象です。開幕戦のときのように『レッドブル・ホンダが今年はいけるぞ』という、手放しの気持ちをいまは持てません。『さすがメルセデス』という思いのほうが今回は強かったです」と、山本MDはこの激戦を振り返った。

序盤3戦を終えて101ポイントを獲得したメルセデスに、レッドブル・ホンダは18ポイント差で追っている。昨年までのメルセデスが圧倒的に優位だった状況と比べれば、僅差の戦いを繰り広げているのは間違いない。しかし、同時にこの18ポイント差を埋めて選手権トップに立つにはさらなる途方もない努力が必要なことを、レッドブル・ホンダは痛感していることだろう。



Red Bull

ペレスはスタートで出遅れ、サインツとノリスに抜かれ一時6番手まで順位を落とした。ハミルトンとタイトル争いを繰り広げるフェルスタッペンをサポートするためにも、今後の改善に期待したい。



LAT

「レース現場の高次元な感染対策」と「日本政府の入国規制」

〝世界が望む日本GP〟開催への焦点

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／LAT

4月24日、モビリティランドとホンダは2&4レース開催中の鈴鹿で会見を行ない、F1とのあいだで2022～24年の開催契約が結ばれたことを発表した。ホンダの撤退後も鈴鹿F1が継続されることは、F1界にとっても世界のF1ファンにとっても大きな喜びである。

同じ席で、ホンダの渡辺康治ブランドコミュニケーション本部長は、今年10月の開催ではタイトルスポンサーとしてホンダが日本GPをサポートしていく旨を語った。HONDA JAPANESE GRAND PRIXは18年以来2度目だが、コロナ禍において不確実な要素が多い現在、ホンダのサポートはより大きな力となる。

現地観戦組にとって気になるチケット販売については、田中薫モビリティランド社長が公式発表まで猶予を求めた。現況を考慮すればこれは当然の判断。スペインとアゼルバイジャンはすでに無観客グランプリとなることが決まっており、他の開催地も大半がチケット販売を控えている。コロナの感染状況を見守り、観客の安全を確保する対策を検討しながら、国や自治体の判断を待つしかないのだ。

グランプリ実現のため、観客の受け入れ以前にクリアしなければならないのが、入国制限の問題だ。現状では〝特段の理由〟がないかぎり、海外からの入国は拒否されるのが基本。入国が許可される場合にも、2週間の自主隔離が課せられる。海外のドライバーが日本国内のカテゴリーを目指す場合には、この入国制限と日本特有の〝興行ビザ〟の発給が障壁となっている。

F1の場合も、今年はロシア・シンガポール・日本という3連戦のスケジュールが組まれているため、特例措置が取られないかぎりF1関係者の入国は不可能だ。一部のスポーツで採用されたような3日間の隔離措置でも、シンガポールGP直後の日本GPにはマシンや機材の準備が間に合わない。

田中社長は「オリンピックがひとつの大きな節目となる」ことへの期待を語った。オリンピックで採用される特例措置が大会の成功につながれば、それがひとつの前例となり、海外からのアスリートの入国を助けることになる。鈴鹿での会見のあと、オリンピックに関しては入国直後からのトレーニングを許可し、2週間の隔離措置も免除するという政府の方針が報道され始めた。行動範囲は事前に申請した宿泊先や練習場所に制限され、違反した場合には参加資格がはく奪される可能性もあるという。

多岐にわたる競技、参加国数、選手の人数を考えるとオリンピックの難しさは理解できる。しかし今日になって報道されている措置は、F1をはじめとする世界選手権が自主的に、自分たちに課している行動制限と変わらない。世界選手権に準じて感染対策を行なっている国内モータースポーツにおいて

M.Hirata



『F1日本グランプリについての報告会見』はSF第2戦鈴鹿の予選前に行なわれた。出席者は左から順に、モビリティランドの田中薫社長、ホンダのブランドコミュニケーション本部長の渡辺康治氏、ブランドコミュニケーション本部モータースポーツ部長の長井昌也氏。



鈴鹿は2024年までグランプリを開催することを明らかにしたと同時に、ホンダが18年以来２度目となる日本GPの冠スポンサーを務めることも発表された。F1最終年となるホンダの意気込みが読み取れる。

も、クラスターは発生していない。

政府もスポーツ庁もオリンピックで頭がいっぱい、モータースポーツへの特例措置を検討する余裕もなかったのだろうが、国境を越えて選手権を成立させなければならない競技においては、すでに高いレベルの感染予防措置が機能している。日本では〝変異株〟が感染爆発の脅威として連日報じられているが、F1チームは7割がイギリスを拠点としている。ワクチンの優先接種を求めなくとも、PCR検査の陽性率は模範的に低い。〝陽性〟が出た瞬間に自宅やホテルで缶詰めになるという受け身の姿勢ではなく〝勝ちを狙うためにどこまで日常を制するか〟というプロスポーツの意識が高いのだ。感染予防のための行動制限は受動的なものではなく、怪我を回避するため、自らの能力を高めるため、マシン性能を向上するための日常の一部となる。

世界選手権では高いレベルの感染予防措置が機能 “勝つために日常を制する” プロ意識を学ぶときがきている

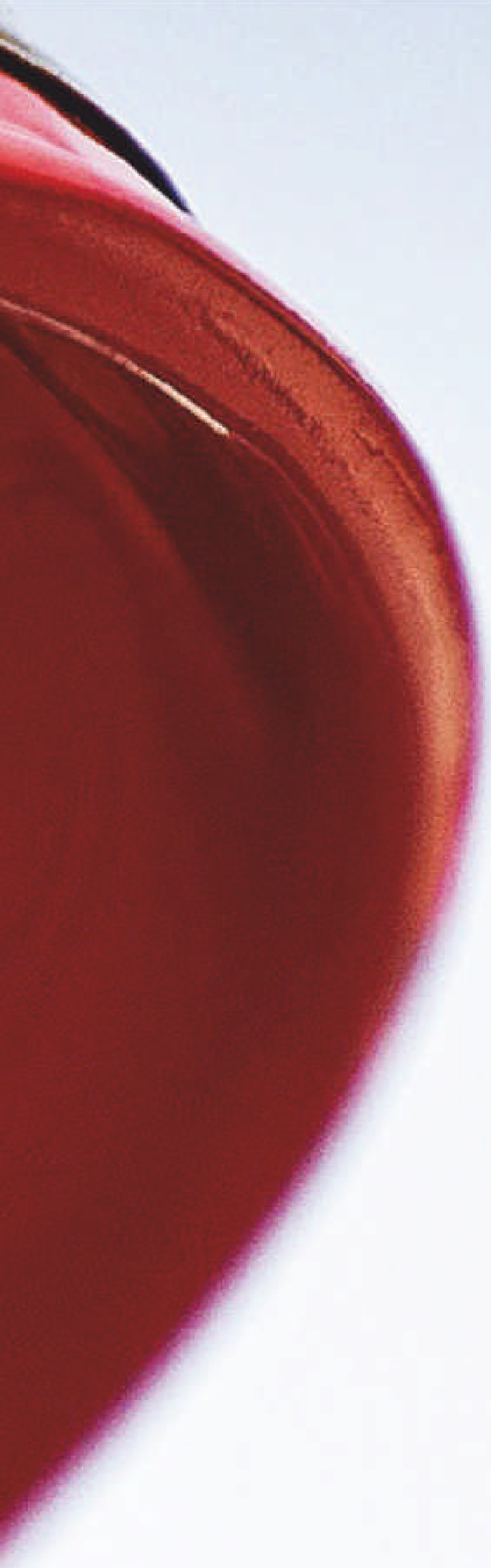
日本GP開催に関しては三重県からも働きかけてきたが、政府やスポーツ庁の対応は一向に進まない。そこでモータースポーツ界は各カテゴリーの統括団体、プロモーター、メーカー、チームなど関係団体が一丸となり、JAFとともに関係省庁に訴える姿勢を固めた。海外からの参加者を大々的に受け入れる国際選手権の一環としてはF1やWECが代表的であるが、国内カテゴリーにおいても日本が外国人ドライバーの活動の場を保障することは日本のモータースポーツにとって不可欠であり、日本政府が思う以上に、自動車産業を要とする先進国・日本として重要なのだ。

WEC富士や日本GPの時期になれば、欧米では日本よりはるかにワクチン接種が進んでいるだろう。来日する関係者にとって日本はむしろコロナ対策の後進国だ。それでもレース関係者が自らを律する姿勢に変化がないことから、政治家はプロスポーツの意識を学んでほしいと思う。

F1開催の契約が延長されたニュースに〝コロナ後にはいちばんに目指そうと考えていた海外グランプリだからほっとした。計画を進める〟というヨーロッパのファンのコメントを目にした。スポーツを支えているのは、間違いなく、国境を越えたファンの愛情だ。鈴鹿は、もはや日本のファンのためだけの聖地ではない。世界がコロナ禍を乗り超え、人々が自由を取り戻し、鈴鹿サーキットが開業60周年を迎える22年には、日本GPも新たなスケールに成長しているはずだ。

2021年シーズン開幕2戦
気になるポイントを検証

ここ数年でもっとも激しい戦いが展開されることを予感させた開幕2戦
今号はバーレーンとイモラにおける話題のなかから4つをピックアップ
いまホットなキーワードをそれぞれ掘り下げていく



THE HOT ONE

FIA Formula 1 World Championship

2021 Season Opening 2 Rounds Review

Photo：XPB

as独断 キーワード4選

- Topic 1 Honda Power Unit
- Topic 2 Yuki Tsunoda
- Topic 3 AlphaTauri AT02
- Topic 4 Track Limit





ホンダ“高回転型エンジン”の衝撃

-Rev Impact

THE HOT ONE

Topic 1

Honda Power Unit

ICE最高回転数から読む 2021年のパワーユニット勢力図

燃料流量が制限される現行パワーユニット規定下では
エンジンは高回転まで回せばいいというものではない
しかし、今シーズン好調なホンダ勢はライバルよりも
“上”を使うことで戦闘力を上げてきている?

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）　Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
XPB／Ferrari／MERCEDES

F1のパワーユニット（PU）マニュファクチャラー4社は、2021年シーズンに向けて完全に新設計のPUを導入する機会を与えられた。しかし、新ユニットの詳細や旧型とどのように異なるのかといった部分は、これまで極秘事項として分厚い壁に守られてきた。

3月に行なわれた今シーズン開幕戦



High-

［推察］パワーユニット性能

XPB

バーレーンGPは、そうした各社の新型PUを初めて仔細に観察できる場だった。それも、ただガレージの前から眺めるだけではなく、エンジン回転数のデータを参照しながらである。このデータはオンボードカメラの映像を中継で流す際に、スクリーングラフィックの一部として用いるためF1TVに提供されているものだ。そして、ここで示すバーレーンGPの予選での数値により、各社のPU、とくにそのICE＝V6エンジンの特性を具体的な根拠にもとづいて比較することができた。

もちろん、エンジン回転数のデータがPUの全体像を物語るわけではなく、そこから何らかの事実が判明するわけでもない。しかしながら、このデータは厳密に秘匿されたPU開発の世界へと通じる、興味深い小窓にはなると言えるだろう。

メルセデスもわずかに高回転化

次のページに掲載したデータは、各ドライバーが予選中に記録した最高エンジン回転数の上位ふたつの値だ。それぞれの値は必ずしもベストラップでの値ではなく、インラップやアウトラップの場合もある。これらは1・6ℓV6エンジンが到達したエンジン回転数（rpm）の最大値に過ぎず、その違いが直接的にコース上での性能差を反映するものではない。現行の燃料流量制限規定のもとでは、エンジンの回転数が高いほど出力が大きくなるとは限らないからだ。

まず指摘しておきたいのは、広く知られていることではあるが、これらの

最高回転数が規定のリミットには遠くおよばないという事実だ。現行レギュレーションで許されるエンジンの最高回転数は1万5000rpmであるのに対し、バーレーンGPの予選で1万3000rpm以上の値を記録したドライバーはひとりもいなかった。これはこのレベルを超える回転域ではエンジンの効率が低下するためで、そのこと自体は驚くにはあたらない。

また、もうひとつ留意すべき点がある。FIAは20年シーズン途中から、チームが予選とレースで異なるエンジンモードを用いること、いわゆる〝予選モード〟を禁止した点だ。つまり、予選Q1からQ3までとレースの全体を、単一のエンジンモードでカバーしなければならないということだ。しかし、同じマニュファクチャラーのエンジンでも、チームによって、あるいはドライバーによって微妙に異なるモードを使うことはあり得る。

エンジンモードの変更禁止以降について見ると、昨年メルセデスのPUを搭載したクルマの最高回転数は、いずれも概して1万2500rpm前後だった。この傾向は21年になってもあまり変わらず、バーレーンの予選でもメルセデスエンジンの8台のうち、1台の例外を除いた7台の最高回転数は1万2500〜1万2750rpmだった。この値は、メルセデスが実戦での最高回転数を少し上げてきたことを示唆しているが、その違いはわずかでしかない。

唯一の例外は、ほかでもないルイス・ハミルトンだ。彼は一貫してメルセ

バーレーンGP 予選での最高回転数

開幕戦バーレーンにおける各ドライバーの最高回転数をまとめた。目立つのはやはり、ホンダPUユーザーの回転数がやや高めなところ。高回転域を使えば燃費も悪くなるうえに、エンジンにかかる負担も増える。1年を通してトラブルなく、競争力を保てるかどうかに注目したい。

ホンダ

レッドブル

	1st	2nd
33 M.フェルスタッペン	12,579rpm	12,406rpm
11 S.ペレス	12,833rpm	12,532rpm

アルファタウリ

	1st	2nd
22 角田裕毅	12,991rpm	12,887rpm
10 P.ガスリー	12,881rpm	12,757rpm

メルセデス

メルセデス

	1st	2nd
44 L.ハミルトン	12,929rpm	12,792rpm
77 V.ボッタス	12,565rpm	12,539rpm

マクラーレン

	1st	2nd
3 D.リカルド	12,574rpm	12,564rpm
4 L.ノリス	12,507rpm	12,493rpm

アストンマーティン

	1st	2nd
18 L.ストロール	12,744rpm	12,736rpm
5 S.ベッテル※	12,408rpm	12,093rpm

※エレクトロニクスの問題により、ベッテルのデータは不完全

ウイリアムズ

	1st	2nd
63 G.ラッセル	12,703rpm	12,601rpm
6 N.ラティフィ	12,664rpm	12,476rpm



V.Rys



MERCEDES

デス勢のほかのドライバーより高い回転数でV6エンジンを使っている。ピーク値の1万2929rpmは、たとえば縁石をヒットした瞬間などの「異常値」だった可能性はあるものの、フィールド全体で第2位の値だ。

理由としては、ハミルトンがほかのドライバーとは異なるエンジンモードで走っていた可能性が考えられるが、いずれにせよこの回転数の差は注目に値する。現役世界チャンピオンが常時高めの回転域を使っているとすれば、燃費が悪くなるだけではなく、PUの寿命も短くなるかもしれない。今後、ハミルトンのエンジン交換のタイミングが、チームメイトのバルテリ・ボッタスより早く訪れるかどうかが興味深いところだ。

昨年、PUのトラブルが一度ならずあっただけに、メルセデスにとって信頼性の確保は重要な課題である。彼らの21年型ユニットは吸気プレナムの横幅がかなり広くなっており、アストンマーティンとワークス・メルセデスのエンジンカバーには、それをクリアするためのバルジが設けられた。これは吸気システムが刷新されたことの何よりの証拠だ。また、彼らは燃焼室とターボにも改良を加えたことを認めている。

だが、今年の最大の変更点は、PUの核心とも言うべきアルミニウム製エンジンブロックにある。昨年発生したトラブルへの対策として、エンジンブロックを新設計としたうえで、さらに

現行規定下では高回転≠高出力 ICEのアプローチは“四社四様”

従来とは異なる種類のアルミ合金を採用したのだ。MGU-Kについても、20年型が何度か最悪のタイミングで故障したことを受けて、今季は新型が導入されている。

ルノーは独自のアプローチ

ヨーロッパでは、フランス人は少し違ったやり方を好む人々として知られている。それはルノーのPU開発についても同様で、彼らのエンジンはほかの3社とは違う思想で作られているよ

フェラーリ

フェラーリ	1st	2nd
16 C.ルクレール	12,337rpm	12,171rpm
55 C.サインツ	12,543rpm	12,435rpm

アルファロメオ	1st	2nd
7 K.ライコネン	12,858rpm	12,820rpm
99 A.ジョビナッツィ	12,696rpm	12,665rpm

ルノー

アルピーヌ	1st	2nd
14 F.アロンソ	12,330rpm	12,304rpm
31 E.オコン	12,158rpm	12,113rpm

ハース	1st	2nd
9 N.マゼピン	12,775rpm	12,581rpm
47 M.シューマッハー	12,577rpm	12,453rpm


V.Rys


Ferrari

予選最高速ランキング

Round 1 »バーレーンGP

スピードトラップ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Speed
1	5	S.ベッテル	アストンマーティン	メルセデス	323.1 km/h
2	9	N.マゼピン	ハース	フェラーリ	320.9 km/h
3	22	角田裕毅	アルファタウリ	ホンダ	318.9 km/h
4	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	メルセデス	317.8 km/h
5	10	P.ガスリー	アルファタウリ	ホンダ	317.8 km/h
6	63	G.ラッセル	ウイリアムズ	メルセデス	317.2 km/h
7	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	フェラーリ	316.8 km/h
8	3	D.リカルド	マクラーレン	メルセデス	315.6 km/h
9	18	L.ストロール	アストンマーティン	メルセデス	315.3 km/h
10	7	K.ライコネン	アルファロメオ	フェラーリ	315.1 km/h
11	31	E.オコン	アルピーヌ	ルノー	315.0 km/h
12	14	F.アロンソ	アルピーヌ	ルノー	314.6 km/h
13	44	L.ハミルトン	メルセデス	メルセデス	314.2 km/h
14	4	L.ノリス	マクラーレン	メルセデス	314.2 km/h
15	33	M.フェルスタッペン	レッドブル	ホンダ	313.6 km/h
16	77	V.ボッタス	メルセデス	メルセデス	313.4 km/h
17	16	C.ルクレール	フェラーリ	フェラーリ	312.4 km/h
18	55	C.サインツ	フェラーリ	フェラーリ	311.7 km/h
19	11	S.ペレス	レッドブル	ホンダ	311.4 km/h
20	47	M.シューマッハー	ハース	フェラーリ	311.0 km/h

フィニッシュライン

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Speed
1	22	角田裕毅	アルファタウリ	ホンダ	295.4 km/h
2	10	P.ガスリー	アルファタウリ	ホンダ	294.9 km/h
3	3	D.リカルド	マクラーレン	メルセデス	294.2 km/h
4	63	G.ラッセル	ウイリアムズ	メルセデス	293.6 km/h
5	11	S.ペレス	レッドブル	ホンダ	293.6 km/h
6	33	M.フェルスタッペン	レッドブル	ホンダ	293.3 km/h
7	4	L.ノリス	マクラーレン	メルセデス	293.3 km/h
8	5	S.ベッテル	アストンマーティン	メルセデス	293.2 km/h
9	9	N.マゼピン	ハース	フェラーリ	292.3 km/h
10	44	L.ハミルトン	メルセデス	メルセデス	291.8 km/h
11	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	フェラーリ	291.1 km/h
12	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	メルセデス	291.1 km/h
13	77	V.ボッタス	メルセデス	メルセデス	291.1 km/h
14	18	L.ストロール	アストンマーティン	メルセデス	290.2 km/h
15	16	C.ルクレール	フェラーリ	フェラーリ	290.0 km/h
16	14	F.アロンソ	アルピーヌ	ルノー	289.6 km/h
17	7	K.ライコネン	アルファロメオ	フェラーリ	289.4 km/h
18	55	C.サインツ	フェラーリ	フェラーリ	289.0 km/h
19	47	M.シューマッハー	ハース	フェラーリ	287.8 km/h
20	31	E.オコン	アルピーヌ	ルノー	287.3 km/h

Round 2 »エミリア・ロマーニャGP

スピードトラップ

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Speed
1	63	G.ラッセル	ウイリアムズ	メルセデス	295.5 km/h
2	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	メルセデス	294.5 km/h
3	14	F.アロンソ	アルピーヌ	ルノー	294.2 km/h
4	4	L.ノリス	マクラーレン	メルセデス	293.0 km/h
5	31	E.オコン	アルピーヌ	ルノー	292.7 km/h
6	5	S.ベッテル	アストンマーティン	メルセデス	292.5 km/h
7	10	P.ガスリー	アルファタウリ	ホンダ	292.2 km/h
8	18	L.ストロール	アストンマーティン	メルセデス	292.1 km/h
9	33	M.フェルスタッペン	レッドブル	ホンダ	291.8 km/h
10	44	L.ハミルトン	メルセデス	メルセデス	291.8 km/h
11	77	V.ボッタス	メルセデス	メルセデス	291.6 km/h
12	16	C.ルクレール	フェラーリ	フェラーリ	291.3 km/h
13	47	M.シューマッハー	ハース	フェラーリ	291.0 km/h
14	7	K.ライコネン	アルファロメオ	フェラーリ	290.8 km/h
15	3	D.リカルド	マクラーレン	メルセデス	290.7 km/h
16	9	N.マゼピン	ハース	フェラーリ	290.6 km/h
17	11	S.ペレス	レッドブル	ホンダ	290.6 km/h
18	55	C.サインツ	フェラーリ	フェラーリ	289.8 km/h
19	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	フェラーリ	288.6 km/h
20	22	角田裕毅	アルファタウリ	ホンダ	126.0 km/h

フィニッシュライン

Pos.	No.	Driver	Team	PU	Speed
1	4	L.ノリス	マクラーレン	メルセデス	291.4 km/h
2	11	S.ペレス	レッドブル	ホンダ	290.9 km/h
3	63	G.ラッセル	ウイリアムズ	メルセデス	290.5 km/h
4	5	S.ベッテル	アストンマーティン	メルセデス	290.4 km/h
5	33	M.フェルスタッペン	レッドブル	ホンダ	289.7 km/h
6	18	L.ストロール	アストンマーティン	メルセデス	289.6 km/h
7	44	L.ハミルトン	メルセデス	メルセデス	289.0 km/h
8	3	D.リカルド	マクラーレン	メルセデス	288.7 km/h
9	10	P.ガスリー	アルファタウリ	ホンダ	287.9 km/h
10	16	C.ルクレール	フェラーリ	フェラーリ	287.6 km/h
11	31	E.オコン	アルピーヌ	ルノー	287.5 km/h
12	77	V.ボッタス	メルセデス	メルセデス	287.4 km/h
13	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	メルセデス	287.3 km/h
14	14	F.アロンソ	アルピーヌ	ルノー	286.4 km/h
15	9	N.マゼピン	ハース	フェラーリ	286.1 km/h
16	47	M.シューマッハー	ハース	フェラーリ	284.6 km/h
17	55	C.サインツ	フェラーリ	フェラーリ	284.5 km/h
18	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	フェラーリ	283.3 km/h
19	7	K.ライコネン	アルファロメオ	フェラーリ	283.1 km/h
20	22	角田裕毅	アルファタウリ	ホンダ	282.4 km/h

上は開幕２戦の予選におけるフィニッシュラインとスピードトラップ通過時の最高速度をまとめたもの。最高速は車体の空気抵抗に大きく左右されるため、この数字がいい＝ハイパワーではないが、最終コーナーに近いフィニッシュラインの上位10台はほぼホンダ勢とメルセデス勢で占められている。この２メーカーが出力的にややリードか？

うだ。手短に言えば、ルノーのＶ６はＦ１で使われているほかのエンジンよりも最高回転数が明らかに低いのである。この傾向は昨年も見られ、シーズン全体を通じて、ルノーＰＵ搭載車のドライバーの最高回転数が１万２０００ｒｐｍを超える例はほとんどなかった。21年を迎えても、ルノーがフィールドでもっとも回転数の低いエンジンであることに変わりはなく、バーレーンでの最大値はフェルナンド・アロンソが記録した１万２３３０ｒｐｍだった。

アルピーヌＡ５２１のローンチにおいて、ルノーは20年型のＰＵから「最低限の変更を加えるにとどめた」と述べている。だが、エンジンの最高回転数が多少なりとも上がっているという事実は、少なくともＶ６エンジンに関して、何らかの大きな改良が行なわれた可能性を示唆するものだ。現にエステバン・オコンは「今季のユニットが僕の知る限りにおいてベストだ」と語っており、結局のところ、最低限とは言えないレベルの変更があったのかもしれない。

これとは対照的に、フェラーリはＰＵに大規模な改良を施したことを公言してきた。昨年、彼らは０６５型ＰＵのパフォーマンス不足に苦しみ、悲惨なシーズンを送った。不振の理由は、ほかの３社より低い燃料流量値で走ることを余儀なくされたためと考えられて

今年舞台裏で行なわれる開発戦争はハイブリッドPU史上もっとも重要になる

いる。19年にエンジンに関するレギュレーション違反の疑いをかけられたフェラーリは、公式にはお咎めなしとされながらも、年末にFIAと謎めいた和解を結んだ。その内容は明らかにされていないが、彼らは秘密裏のペナルティとして規定を下回る燃料流量制限を受け入れ、昨年はそれがV6エンジンのパフォーマンスに大きな影響をおよぼしたと言われているのだ。

今年はその縛りも解け、新型PUの065／6は昨年型よりはるかにパワフルだ。しかし、この新しいユニットは、20年シーズンにも見られたある興味深い特性を示している。シャルル・ルクレールの昨年のエンジン最高回転数は、チームメイトも含めてフェラーリのPUを使うほかのどのドライバーよりも一貫して低かった。そして、今季もその傾向は続いているのだ。バーレーンの予選におけるルクレールの最高回転数は1万2337rpm、これに対してほかのフェラーリ製ユニットは概して200〜500rpmほど高かった。

理由は定かではないが、たとえばPUのレスポンスに関して、ルクレールの要望がほかのドライバーとは少し異なるとすれば、それに応じたチューニングした結果、最高回転数が低くなることはあり得るだろう。

XPB



ホンダが最後にトレンド作る？

マニュファクチャラー4社の新型エンジンのなかでも、とくに際立っているのがホンダのRA621Hだ。そして、ホンダはコース上でのパフォーマンスに優れるばかりでなく、今季のF1でもっとも最高回転数の高いエンジンでもある。バーレーンの予選で1万2991rpmを記録した角田裕毅を筆頭に、ホンダエンジン搭載の4台はいずれもかなり高い回転域まで回っていた。パドックの噂によれば、いまやRA621Hは完全にメルセデスPUを上回っており、実際F1関係者の多くが「ホンダは今シーズン限りでの撤退を考え直すべきだ」とコメントし始めている。

さらには、今年末に迫ったホンダの撤退を、08年末のワークスチームの活動終了になぞらえる人もいるほどだ。ご記憶されている方も多いと思うが、09年に向けて用意されていたホンダのRA109シャシーは、急きょ改造されてメルセデスエンジンを搭載し、チームを引き継いだブラウンGPのBGP001として同年の世界選手権を勝ち獲っている。

ホンダは以前から、技術開発についてはかなりオープンな企業で、過日放送されたNHKのドキュメンタリー番組でも、今季のPUに関していくつもの重要な情報が明かされていた。新型のRA621Hは摩擦を軽減する新しいコーティングを採用する一方、燃焼室の設計を全面的に見直し、圧縮比も上げている。これらと高回転コンセプトの組み合わせが、劇的なまでのパフォーマンス向上につながったのかもしれない。今季の終わりにはこうした開発が凍結され、そのままのかたちでレッドブルに引き渡されるのは、いささか残念なことにも思える。

レッドブルが22年に使うPUの仕様がどのようなものになるのか、その詳細は本稿執筆時点では明らかにされていない。しかし、報じられるところによると、今季のRA621Hには、ホンダが22年に向けて用意していたコンセプトの多くが前倒しで投入されたという。今後注目すべき点は、レッドブルにオペレーションを委ねるという前提のもとでも、ホンダが来季用にさらに進んだ仕様のユニットを開発するかどうかだ。

ホンダが採ったと思われる高回転化のアプローチが効果的であれば、ほかの3社もPUの仕様が凍結される前に、同じことを試してみようとする可能性が高い。そうなると、その多くが舞台裏で進められる今年のエンジン戦争は、ハイブリッドPUの歴史上もっとも重要なものになるだろう。今季の実戦データにもとづいて、今後数カ月のあいだに最強のユニットを設計して作り上げたマニュファクチャラーが、向こう何シーズンかにわたってアドバンテージを持つことになるからだ。





SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家 熱田 護 30年目のグランプリ

Yuki Tsunoda

Moments of the Peaks



Round 1 Bahrain GP
[26 - 28 MAR]



空間的、精神的な視野の広さ

世界はいまだに新型コロナの脅威にさらされている。それでも早いうちから感染対策を確立していたF1は、安全な環境を整えてレースを開催。僕たちカメラマンもPCR検査をはじめ、さまざまな条件をクリアすることで現場への入場が許されている。とはいえ、ドライバーやチームスタッフとの接触を避けるため、パドックやピットガレージへの立ち入りは制限され、スタート前のグリッドでも以前のように近寄れず「コース脇」からしか撮影できない。角田裕毅選手がカメラ目線をくれた１枚はそのときの写真。レコノサンスラップを終え、グリッドにつき、クルマから降りてヘルメットを脱いだ瞬間です。声をかけたわけでもないのに、彼がこちらに気付いて目線をくれた。自身初のF1決勝に向けて緊張はピークに達しているはずなのに、そんなときでも彼には“まわりが見えている”。その視野の広さに、正直、僕は驚いた。

Photo&Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka／本誌）



「今年のF1を撮らないと一生後悔する」

僕がF1の撮影を始めて、今年はちょうど30年目。ホンダのラストシーズンであり、角田選手のデビューシーズンであり、自分自身にとっては節目の年でもある。だから「できる限り多くのグランプリに行きたい」と思ってはいた。実際、開幕戦バーレーンGPの現場に入り、レースウイークが進んでいくと、そうした思いは日に日に強くなっていった。メルセデスとレッドブル・ホンダの戦闘力はほぼ互角といって差し支えなく、また、角田選手の速さと強さが本物であることも自分の目で見て確認できた。「今年のF1を撮らないと一生後悔する」――そう直感した僕は、第２戦エミリア・ロマーニャGPから８月のハンガリーGPまで日本に戻らず、30年目のグランプリを撮り続けることを決意した。





THE HOT ONE
Topic 2
Yuki Tsunoda

Yuki Tsunoda
Moments of the Peaks





Round 2 Emilia Romagna GP
[16 - 18 APR]







バリアンテ・アルタの無念

バーレーンから帰国し、14日間の自主隔離を経て、長期滞在の準備を済ませてから第２戦の地・イモラへ向かった。いままでは日本からヨーロッパに飛び、そこからミラノ空港に向かっていたけれど、欧州経由の場合、国によってどんな規制があるかが不透明。些細な行き違いで足止めを食らうことを避けたかったので、今年はカタール航空でドーハに向かい、そこからミラノへ飛んだ。じつは、日本にいるときからイモラの「予選」はバリアンテ・アルタ（ターン15）で撮影すると決めていた。ドライバーが自分とクルマのすべてを出し切って走る「予選」をバリアンテ・アルタで注視していると、クルマのセットアップの良し悪しが見えるし、何より「フリープラクティス」や「決勝」にはない“攻めている姿勢”を写真で表現できる。撮影スペースの都合上、入れる人数に限りがあるため、昼食を早く済ませて、僕は予選の１時間半も前からコースサイドでスタンバイしていた。しかし、Q1最初のアタックで角田選手が眼前でクラッシュ……。僕は悔しかった。でも、僕以上に彼自身のほうが悔しかったと思う。





大切なのは「ミス」から何を学ぶか

ピット作業を俯瞰から撮影できるサーキットは限られていて、チームのピット位置によっても撮れる／撮れないはある。今回のアルファタウリは俯瞰から撮れる条件が整っていたので、決勝レース中にピット作業を撮ることは事前に決めていた。そのためにスタートは１コーナーで撮影し、そこから戻ってピット上で待っていた。最後尾からのスタートだった角田選手は、周回を重ねるごとに着実に順位を上げ、インターミディエイトからスリック（ミディアム）にタイヤを履き替えるタイミングも良かった。その後、赤旗でレース中断となった時点では10番手だったから期待しながら、再スタートはアクア・ミネラーレのふたつ目（ターン12）で待っていた。ところが、レースが再開したと同時に「ユウキ・ツノダ」と叫ぶ場内実況が聞こえた。リスタート直後のタンブレロ（ターン２）でスピンしたことは、レースが終わったあとに知った。パルクフェルメの空気は重く、とても声をかける気にはなれなかった。イモラでの彼のミスを非難する人もいる。でも、アイルトン・セナやミハエル・シューマッハーも数多くの失敗をして、その経験から多くを学び、強さに磨きをかけていった。彼はまだデビューからわずか２戦目。大切なのは「イモラのミス」自体ではなく、「そこから何を学ぶか」だと思う。





THE HOT ONE

Topic 2

Yuki Tsunoda



［分析］

AT02
ALPHATAURI

――そのパフォーマンスの源を探る

必然の「サンコイチ」

昨年も時折優れたスピードを発揮していたが
今年はとくに光るものを感じさせるアルファタウリ
驚きのパフォーマンスはいかにして生まれたのか
秘密は規則とパーツの活用方法にあった

Text：サム・コリンズ
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

アルファタウリはブランドショールームを舞台に、なかなか見映えのする新車のローンチを行なった。しかし、ライブ配信で披露された「新車」は、ホンダパワーユニット（PU）搭載のAT02と称しながら、実際には昨年のAT01のカラーリングを改めたものにすぎず、21年仕様のボディワークは装着されていなかった。

「本物」が姿を見せたのは、それから数日後にイモラで行なわれたプライベートテストでのこと。それに際して公表されたのも、曖昧な内容のインフォメーションと細部の不明瞭な写真のみだった。チームはそうやって新しい空力パーツを隠そうと努めていたが、このクルマの重要なディテールを明らかにするには、提供された写真だけで充分だった。なかでも注目すべきは、新型のノーズとフロントインパクトストラクチャーを採用していたことで、彼らは与えられたふたつのアップグレードトークンをそれらに投じていた。

アルファタウリのテクニカルディレクター、ジョディ・エギントンは言う。「トークンは新しいノーズとフロントウイングのコンセプトに使った。そうすることで、いくつかのメリットがあると考えたからだ。フロントウイングの開発がかなり大きく進んでいて、その背後に生じる気流構造に対し、これまでとは違う処理をしたかった」

“あえてそのまま”の妙

新型ノーズの投入は、それほど大きな驚きではなかった。実際、同箇所にトークンを費やしたチームはほかにも





2020
Red Bull RB16



2020
AlphaTauri AT01



2019
Red Bull RB15

ある。ただ、細部に目を向けてみると、このクルマのフロントサスペンション周りには、目立たないが重要な変更がひとつ加えられている。ステアリングアームが後方へ移され、昨年のレッドブルと同じ位置になっているのだ。そして、これはステアリングラックも後方へ移動したことを意味する。

レッドブルＲＢ16のシャシーは、フロントバルクヘッドを二重にした独特の構造になっており、ステアリングラックはバルクヘッドの前側ではなく後ろ側に取りつけられている。このレイアウトをＡＴ02に取り入れるには、モノコックを改造しなければならないはずだ。それにはさらにふたつのトークンが必要だと考えられるが、アルファタウリはすでに与えられたトークンを新型ノーズに使っている。

じつはプレシーズンテスト中からパドックでは多くのエンジニアたちが「どうしてあれが適法なのか」と疑問を口にしていた。だが、アルファタウリはレギュレーションの抜け穴を見つけてうまく利用したのであり、ＡＴ02が力強いパフォーマンスを発揮しているおもな理由のひとつもそこにある。

「ステアリングシステムとフロントサスペンション一式を（レッドブルから）購入した。これをオリジナルのクルマと同じ位置に取りつけることは、ルールで認められている」とエギントンは言う。興味深いことに、今季のテクニカルレギュレーションにはそれを明示的に述べた条文はなく、どうやらアルファタウリは密かにＦＩＡに規定の明確化を求め、合法であるとの言質を取

っていたようだ。
「ご存じのように、レッドブルのクルマではステアリングラックはあの位置にあった。よって、装着に必要な最小限の改造をシャシー加えて、同じ位置に取りつけた。そうすることで、トークンを使わずに改造ができたんだ」

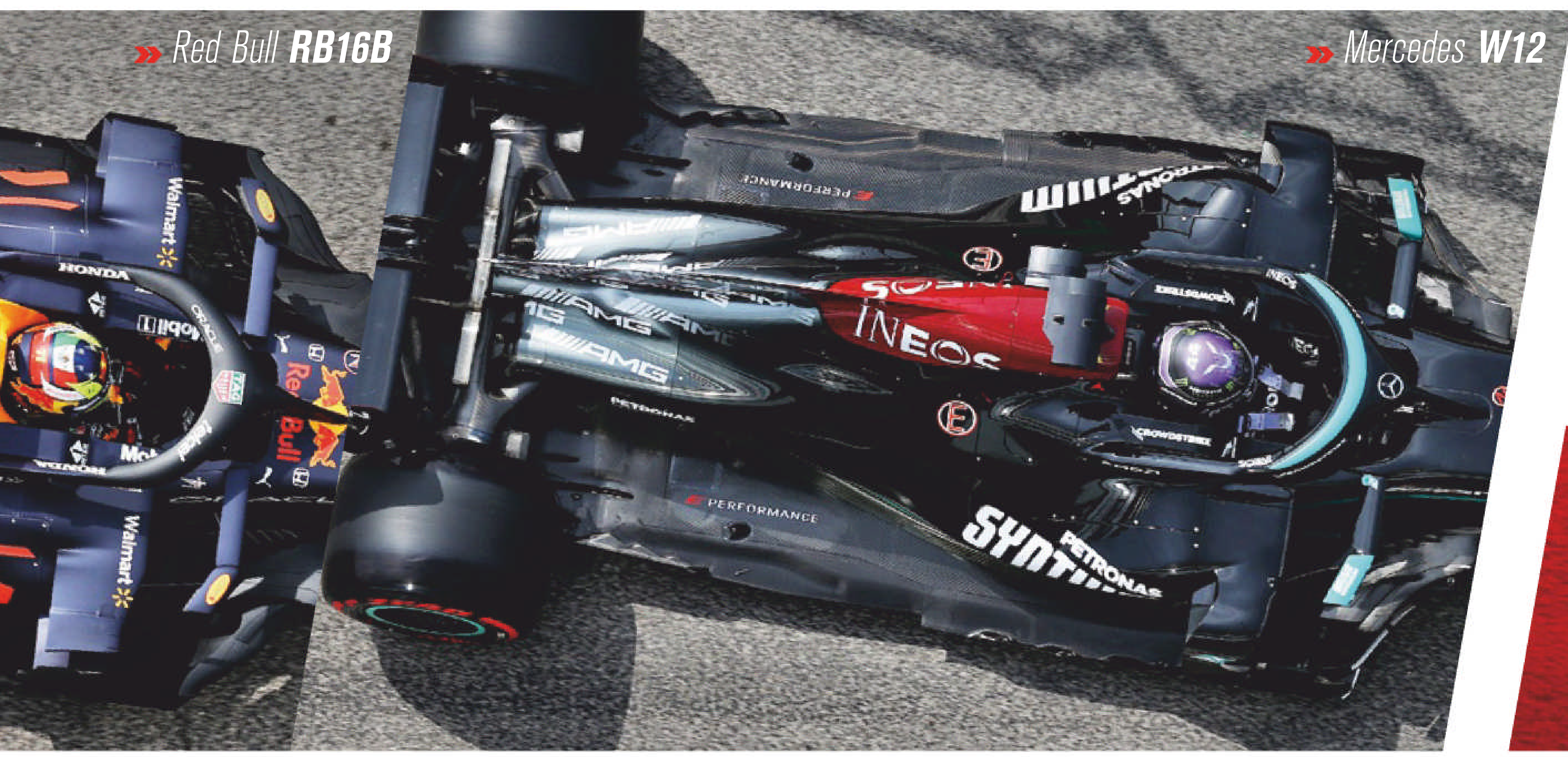
フロントサスペンションとステアリングシステムが変わったのを見て、多くの人がＡＴ02のシャシーは新設計なのだろうと考えた。しかし、実際にはそうではなく、ただ単にＡＴ01のモノコックにドリルで穴を開け、改造を施したものだったのである。
「これは『結果的変更』と呼ばれていて、それゆえに部品の取りつけのためシャシーに必要最小限の変更を加えることが認められた。モノコックそのものは昨年型と同じで、実際に21年用の４つのシャシーのうち、ふたつは昨年からあるものだ。改造はされているもの、セーフティストラクチャーとしては同じものと言える」

認められた改造範囲は限定的で、チームはフロントバルクヘッドの前側にあった以前のステアリングラックのマウンティングポイントもそのまま残すことを余儀なくされた。そのためＡＴ02のシャシーには、新しいノーズを取りつけた状態では半円形になる、かつてのステアリングラックのための切り欠きが見られる。

不安定なＲＢ16のリヤを採用しなかったことでハンドリングに優れたＡＴ02が生まれた

ＡＴ01のモノコックを実質的にキャリーオーバーしたことから、ＡＴ02のフロントサスペンションのデザインには制約が生じた。いったいどういうロジックでそうなるのか完全に明確ではないのだが、ＦＩＡはＲＢ16のパーツを使うことの「結果的変更」としてステアリングラックの位置の変更を認めながら、サスペンションジオメトリーの変更は許可しなかったからだ。
「シャシー側のサスペンションマウンティングポイントは動かせず、ＲＢ16と同じ位置にはできなかったが、ウィッシュボーンのプロファイルである程度の調整をすることはできた。剛性と弾性コンプライアンスの点で、いくつか解決すべき小さな課題はあったものの、最終的にそうした問題はすべてクリアされている。しかし、そもそもステアリングラックの位置も含めたフロントサスペンションまわりの変更は、基本的にはルール変更による空力面の損失を取り戻し、クルマ全体を改善するためのものだった」と、エギントンは妥協を強いられたことを認めている。

これに関して、アルファタウリはあるルールの恩恵を受けた。本来はトークンを使わないと変更できない部分でも、20年に19年型のパーツを使っていたチームは、トークンを消費せずにそれらを20年仕様にアップグレードできるという特例措置だ。アストンマーティンはこれを最大限に利用して、適用可能なコンポーネントはすべてアップデートしてきた。しかし、アルファタウリはあえてリヤエンドを更新せず、ＡＴ01で用いたＲＢ15のギヤボックスとリヤサスペンションのレイアウトを維持することを選んだ。



THE HOT ONE
Topic 3
AlphaTauri AT02
AlphaTauri AT02

その理由は、もはや自明と言ってもいいだろう。昨年のＲＢ16はハンドリングのバランスが悪いことで知られ、レギュラードライバーたちはしばしばスピンを喫していた。ハンガリーＧＰのスタート直前にマックス・フェルスタッペンがグリッドへ向かう途中でクラッシュしたのは多くの人が記憶していることだろう。そして、今年のＲＢ16Ｂで新しいギヤボックスが導入されるまで、この問題が根本的に解決されることはなかった。

つまり、ＲＢ16のギヤボックスケーシングには何らかの問題があり、望ましくないハンドリングの原因になっていたのだ。詳細は推測に頼るしかないが、考えられるのはケーシングの剛性不足か、さもなければリヤサスペンションのジオメトリーが良くなかったかだ。理由はともあれ、ＲＢ16のリヤエンドがうまく機能していなかったのは確かで、ゆえにアルファタウリはそれを使わないことにしたのである。

こうしてＲＢ15のフロントエンドとＲＢ16のリヤエンドを組み合わせ、そのあいだをＡＴ01のシャシーでつないだＡＴ02は、明らかにハンドリングに優れ、ラップタイムも速いクルマに仕上がった。

素直で安定したハンドリングは、今

季から角田裕毅を迎えたチームにとってとくに重要なことだ。昨年終盤に初めてグランプリカーをドライブしたばかりのルーキーは、経験が不足しているにもかかわらず、AT02を駆って並外れた能力を示してきた。また、彼はドライビングの能力だけではなく、体のサイズという点でも際立っている。ピエール・ガスリーやアレクサンダー・アルボンと比べると、角田はかなり小柄で、当然体重も軽い。

「ユウキはほかのドライバーよりずっと体重が軽いが、現在はそれで有利になることはない。ドライバーの重量を最低80kgとする規定があって、彼のシートにはバラストをつけなければならないからだ。体格に関して言えば、クルマに収まりやすいという点で有利なことは確かで、シート作りなどで苦労することはなかった。ただ、彼のような体格だと、逆に難しいことも起きてくる。今年のシャシーは昨年からのキャリーオーバーで、ユウキを乗せることを前提に設計されたものではないから、彼が望むポジションで快適に乗れるようにするには、いくつかのスペシャルパーツが必要だった」と、エギントンは明かしている。たとえば、特別に作られた延長ペダルボックスもそのひとつで、それがないと角田はペダルに足が届かなかったという。

しかし、ただシャシーの特性が優れているだけでは、角田にドライブしやすく速いクルマを与えることはできなかった。アルファタウリのパフォーマンスが大きく向上したおもな要因は、やはりホンダの新型PU、RA612Hが投入されたことにある。

過日放送されたNHKのドキュメンタリー番組でも詳しく紹介されたように、ホンダはこのPUを極限までコンパクトに設計した。ボアピッチを従来よりもずっと小さくできたのは、クランクケースの素材に革新的な新合金(その詳細は秘密とされている)を採用したためだ。

また、燃焼室の見直しにも多くの努力が注がれ、シリンダーヘッドには耐熱性を高めつつ、摩擦を軽減する新しいコーティングが施された。こうして、ホンダは圧縮比を高める一方で、バル



トレンドは「Z型フロア」もマクラーレンは独自路線

P24〜25のアルファタウリのマシンとあわせ、ここでメルセデス、レッドブル、マクラーレンのマシンを上方から撮影した写真を掲載。アルファタウリ、メルセデス、レッドブルの３チームは、フロアの中央付近に切り欠きを設けたＺ型フロアを採用。さらに、アルファタウリとレッドブルはその切り欠き周辺に垂直フィンを設けている。マクラーレンはこのアプローチを採用していないが、トップチームに次ぐ競争力を発揮している。



ブの挟み角を変えることで吸排気のカムの間隔を狭め、全体としてV6をよりコンパクトにまとめ上げた。
　こうした改良の積み重ねは、決して悪くはなかったAT01のエンジンインスタレーションをさらに改善するのに役立った。「この新しいPUによって、パッケージングは大きく進化した」と、エギントンは言う。
「より小さく、より密度の高いパッケージと形容できるだろう。クルマ全体の開発を進めるにあたっても、これが大きな役割を果たしている。とてもタイトなパッケージングを実現できたことで、その周囲の開発の自由度が高まったからだ。ホンダは素晴らしい仕事をした。彼らのパッケージングは、年を追うごとにタイトになっている。その結果として、私たちの空力開発の余地は少しずつ広がってきた」

風洞の変更は大成功

　AT02の空力開発は、AT01との最大の相違点のひとつ。今季のマシンは



» Floor of AT02 @ Bahrain GP

アルファタウリは第２戦エミリア・ロマーニャGPで新たなフロアを投入。開幕戦バーレーンのときには見られなかったサイドポンツーン横の垂直フィンが複数枚に変更された。今後はこれをベースに進化していくのか。



» Floor of AT02 @ Emilia Romagna GP

アルファタウリは「ローリングディベロップメント」を採用
今後は高い頻度で小規模なアップデートを実施へ

イモラ戦では新たなバージボードもインストールされた。モノコックに近い部分の垂直フィンの枚数が増やされている。今後フロアなどのアップデートにあわせ、バージボードもどんどん変化していきそうだ。



» Floor of AT02 @ Emilia Romagna GP
» Floor of AT02 @ Bahrain GP

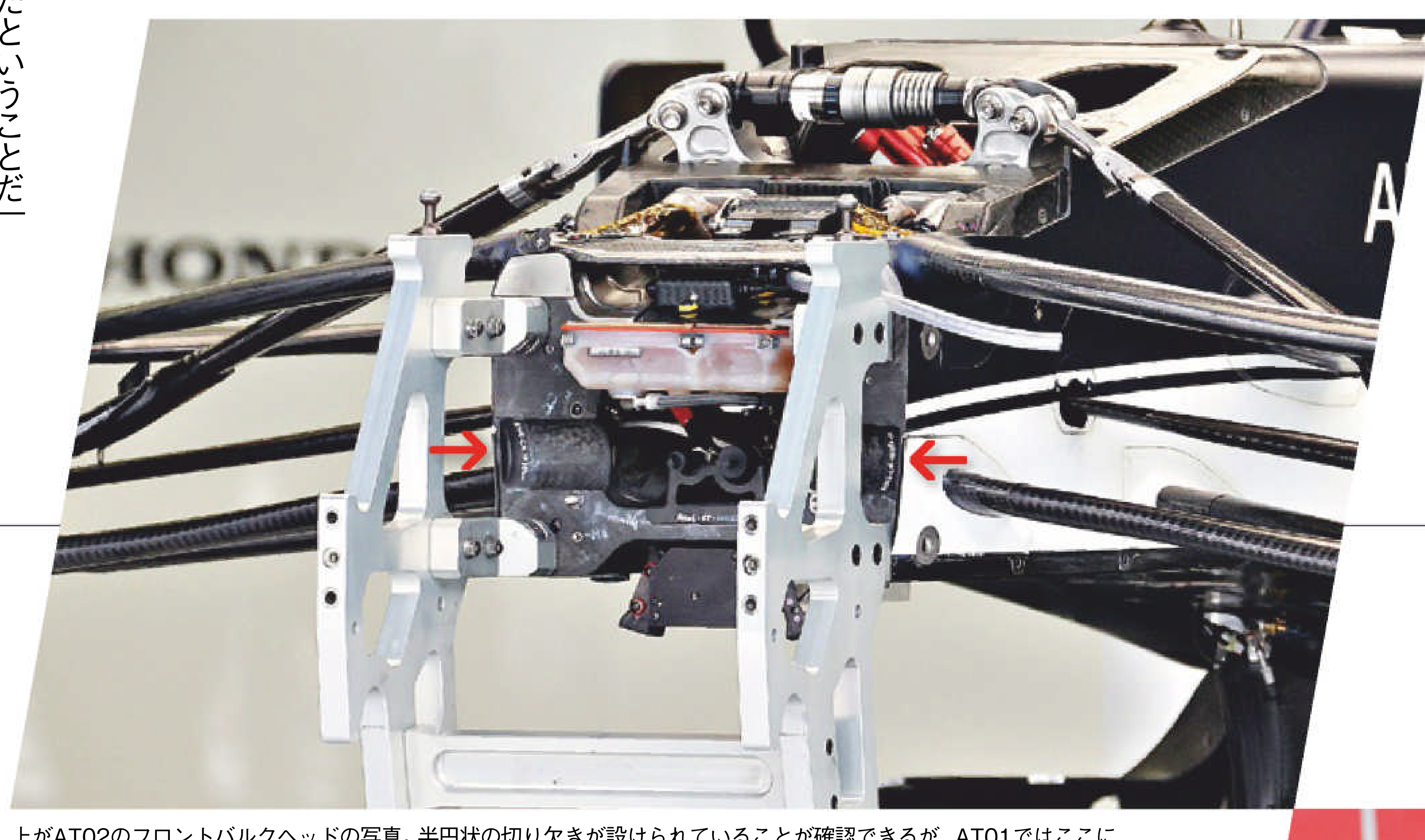
従来よりも大きい縮尺の風洞モデルを用いて行なわれたのだ。このクルマをデザインするにあたって（そして来季のグラウンドエフェクトカー、ＡＴ03についても）、アルファタウリはイギリスのビスターにある自社風洞から、レッドブルのベッドフォードの施設に空力部門の拠点を変更。これにより、相対的にデータの精度が低い50％モデルを使っていた風洞実験を60％モデルでできるようになった。

「一般に風洞では、相関の確認と検証のプロセスが必要で、それにはある程度の時間がかかる。いわば自分たちのツール、ＣＦＤ、風洞が何を語っているのか、理解できるようになる必要があるんだ。今年は使う風洞が変わり、モデルの縮尺も変わったから、その点では例年以上に難しかった。こういう大きな変更を行なう際には、いつでも相互参照ができるようにして昨年のクルマの実験結果が確実に今年につながるようにしたい。それは自分たちの現在位置を確かめるサニティーチェック（健全性テスト）、あるいは開発の検証といったプロセスの一部なのだが、今年はそうした連続性が多少なりとも失われたからだ。じつを言うと、風洞の変更は新レギュレーションのマシン開発に合わせて行なう予定だった。規定が大きく変われば、その意味での連続性はいずれにしても断ち切られる。だが、私たちは新規定が先送りされても、60％風洞への移行を予定どおり進めることにした。そして、その判断は間違っていなかったと思う」

21年の技術規定により、空力面ではリヤフロアが脚光を浴びることになった。中団グループのライバルのなかでは、アルファタウリはこのエリアで一歩先んじているように見える。イモラで秘密裏に行なったシェイクダウンの段階で、すでにＡＴ02はいくつかの興味深い実験的なフロアのデザインを取り入れており、なかにはかなり過激なＺ型のリヤセクションを持つものもあったが、それはまだ実戦には投入されていない。

「ディフューザーを密閉し、さまざまな気流構造とタイヤスクワート（噴流）をうまく処理するという目標は、以前と何ら変わらない。今年はレギュレーションでフロアの一部を切り取ることを強いられ、そこで稼いでいたパフォーマンスも失われた。それを何とかして取り戻すのが私たちの仕事だが、その損失はひとつの大きな塊ではなく、クルマのあちこちで生じる数多くの損失の総体なんだ。そして、フロアの上に見える小さなデバイスのひとつひとつが、気流の特定の部分に作用し、特定の空力的損失を取り戻すものだ。もちろん、失われたダウンフォースはすべて回復したいところだが、まずはクルマのオペレーティングウインドウの広さを保って、ドライブとセットアップがしやすいマシンにする必要がある。さらなる開発は、その基盤の上に積み重ねていくもので、それは規則変更がなかったとしても変わらない。これまでも、リヤフロア周辺については熱心に開発に取り組んできた。つまり、今年のルール変更は、通常の開発に上乗せするかたちで、新たな課題をもたらしたということだ」

Ｆ1の空力開発戦争において、アルファタウリはほかのチームとは少し違うアプローチを採った。それは彼らが「ローリングディベロップメント」と呼ぶもので、いくつかのレースに大規模なアップデートパッケージを持ち込むのではなく、小さなアップデートを頻繁に行ない、ほぼ毎戦のように新しいパーツを入れていくというやり方だ。イモラでは、早くも新しいバージボードとフロアが投入された。今後のレースではさらに進化したフロアと新型のフロントウイングも登場予定だという。エギントンは、このアプローチによって、開発が間違った方向へ進みすぎるリスクを軽減できると考えている。たとえ新しい開発部品が失敗しても、小規模な変更だけで以前のうまく機能していた仕様に戻せるからだ。



上がAT02のフロントバルクヘッドの写真。半円状の切り欠きが設けられていることが確認できるが、AT01ではここにステアリングラックが収められていた（矢印部分）。AT02をAT01に戻すのもさほど難しいことではなさそうだ。

THE HOT ONE

Topic 2

AlphaTauri AT02



全体的なパフォーマンスに関して言えば、チームはＡＴ02の出来映えに満足しているようだ。シーズン最初の2戦の成績は、戦略の不手際やドライバーのミスもあって、このクルマの真のポテンシャルを反映していない。また、このクルマが華々しい活躍を見せると考えている人は多いにもかかわらず、エギントンは楽観的な予想を口にせず、あくまで控えめな態度を崩さなかった。

「バーレーンでの開幕戦を終えて、まずまずだと感じた。初めてクルマを走らせたときから、事前に設定した目標の多くを達成できたことは明らかで、風洞との相関の確認作業の結果も、私たちが間違っていないことを示している。その意味で、このクルマは期待を裏切らなかったと言ってもいいだろう。けれども、まだまだ先は長い」

今後どこかの段階で、アルファタウリは来季の新車ＡＴ03にリソースを集中し始め、それにともなってＡＴ02の開発は縮小されることになるはずだ。だが、それまでにピエール・ガスリーか角田のどちらかが表彰台の中央に立つ可能性は充分にある。

［解説］レース結果を左右した「トラックリミット騒動」

ルールが途中で変わったのか？

THE HOT ONE
Topic 4
Track Limit

バーレーンとイモラでの開幕2戦でファンだけでなくチームやドライバーをも混乱させ一気にホットワードとなった「トラックリミット」今回の騒動の根底には規則の曖昧さがあった

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

F1の2021年シーズン開幕2戦の顛末を見ごとに表現している言葉を挙げるとしたら「トラックリミット」だろう。近年、F1界で物議をかもしている言葉だが、今季の開幕戦バーレーンGPのレース中には、ふたつの場面をめぐって大論争が巻き起こり、さらにその3週間後に行なわれた第2戦エミリア・ロマーニャGPにおいても問題が浮上した。これを受けて、F1のレースディレクターを務めているマイケル・マシに対する批判が続々と寄せられ、辞任を求める声すら上がる事態となっている。



開幕戦バーレーンGPのフリー走行において、バーレーン・インターナショナル・サーキットのターン4のトラックリミットは明確だった。コース外に少しはみ出したり、縁石に乗り上げたりしても、常にどれか1輪が縁石の上やコース内にとどまっていれば、まったく問題にならなかったのだ。

ところが、レースに向けてはマシによって規則が変更されていた。ターン4出口のトラックリミットは「ラップタイムを記録するにあたっては監視されない。リミットは人工芝やグラベルトラップによって定められる。レース中のいかなる状況においても、スポーティングレギュレーション第27条3項の規定を念頭に置くように」と全ドライバーに告げられた。

レース前にFIAから全チームに出された通達の内容を気にかけた者もいれば、そうでなかった者もいたことが、最終的にレース結果を左右した。レースが始まると、すべてのドライバーがターン4の出口でコースからはみ出して走行していた。ただし、これはレースディレクターズ・ノートの文言によると、認められた行為だった。

ところが、ルイス・ハミルトンはほかのドライバーよりもはるかに頻繁にコースを外れ、縁石を越えて走行していた。SNSなどにアップロードされた映像によると、世界チャンピオンは29回もトラックリミットを超えていたことも判明している。なお、これらの映像では、同じポイントでほかのドライバーが何回コースを外れていたのかには触れられていない。

レースの行方を左右する重要なポイントで、マックス・フェルスタッペンがハミルトンに追いついたとき、彼は先行するメルセデスが何度もコース外にはみ出していることに気づき、レッドブルのピットウォールに無線でそのことを伝えた。

すると、レッドブルは「レースディレクターズ・ノートを誤解していたのかもしれない」と思い、ハミルトンと同じラインを取るようにフェルスタッペンに指示した。ちなみに、これも奇妙だと思うのだが、このラインを走ればラップタイムが良くなるのは明らかだったのに、そうしてもいいことはチームメイトのセルジオ・ペレスには伝えられなかった。

その後、予想外のことが起きた。FIAはメルセデスとレッドブルに対して「ハミルトンとフェルスタッペンが走行しているラインは違反だ」と警告してきたのだ。

混乱したハミルトンが無線を通じてメルセデスにターン4に関する現行の規則を確かめたところ「予選の規則に従わなければならない」と告げられた。これはハミルトンとしては不利な状況に追い込まれる指示であり、レース結果にも影響をおよぼしかねないものだった。

こうなると、レースの途中でトラックリミットの規則が変更されたかのように思える。しかしながら、マシは「そうではない」と、その疑念を全面的に否定している。

「ドライバーズミーティングの際にハッキリと言及した。ラップタイムについては監視しないが、スポーティングレギュレーションに従い、総合的に見て〝永続的にアドバンテージを得ていないかどうか〟を常に監視すると伝えていた。断じてレース中に変更されたわけではない。あの場所で、ふたりのスタッフが毎ラップ、全車を監視していた。一部を除くほぼ全車が許容される範囲内で走行していた。時折リミットを超えたマシンもいたが、一時的なものだった」

おかしな話だ。ハミルトンが繰り返しターン4のランオフエリアを走行していたのは「スポーティングレギュレーション第27条3項で禁止されている〝永続的なアドバンテージを得る〟行為に相当する」という意見もあるが、スポーティングレギュレーションよりも強い権限を持つとされるレースディレクターズ・ノートには、より速いタイムを出すためにターン4出口でワイドに膨らんでも問題にならないことが明記されていた。だからこそ、ひとりの例外もなく、全ドライバーがそのようにしていたのだ。ハミルトンはほかの誰よりもワイドにコースを外れていたことは間違いなかろうが、いずれにしてもレースディレクターズ・ノートの〝グラベルトラップと人工芝がリミットを定義する〟という内容に反していたわけではなかった。

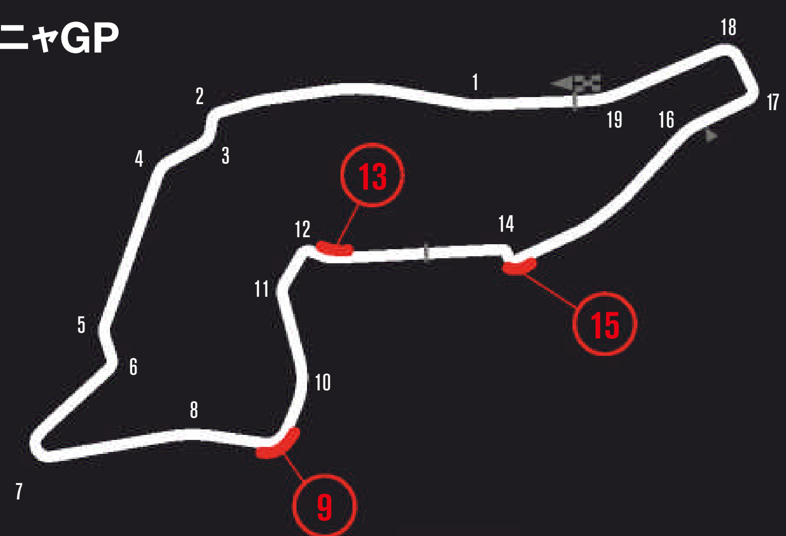
スポーティングレギュレーションは縁石ではなく、白線がトラックリミットを定めるものとしている。ところが、バーレーンGPの決勝レースでは「レースディレクターズ・ノートによって、通常のコース（白線）を超えても構わない」とされていたため、全員がそのようにしていた。しかし、これは重要な問題を提起している。「どの程度まではみ出したら、違反になってしまうのか」。この点が明確になっていなかったのだ。

レース終盤、フェルスタッペンがターン4のアウト側からハミルトンをオーバーテイクした際、コース上から大きく逸脱した。この動きは〝永続的なアドバンテージ〟に相当する行為だとして、彼はポジションを譲らなければならなくなった。しかし、これによっ

ドライバーは常にコース上を走行しなければならず、正当な理由がなければコースを逸脱してはならないとスポーティングレギュレーションで定められている。また、コースの端は白線とされ、縁石はコースには含まれない。

FPから予選で抹消されたタイム一覧

Round 2 エミリア・ロマーニャGP



FP3 Turn 9

No.	Driver	Team	Time
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'18"249
47	M.シューマッハー	ハース	1'18"660
9	N.マゼピン	ハース	1'19"127
47	M.シューマッハー	ハース	1'17"540
4	L.ノリス	マクラーレン	1'16"938
11	S.ペレス	レッドブル	1'18"111
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'17"449
4	L.ノリス	マクラーレン	1'17"267
16	C.ルクレール	フェラーリ	1'16"332
77	V.ボッタス	メルセデス	1'16"402
33	M.フェルスタッペン	レッドブル	1'16"251
22	角田裕毅	アルファタウリ	1'17"491
44	L.ハミルトン	メルセデス	1'16"158
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'16"790
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'16"775
3	D.リカルド	マクラーレン	1'16"389
18	L.ストロール	アストンマーティン	1'16"424
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'16"360

FP3 Turn 15

No.	Driver	Team	Time
14	F.アロンソ	アルピーヌ	1'17"347
9	N.マゼピン	ハース	1'17"621
9	N.マゼピン	ハース	1'16"793

Qualify Turn 9

No.	Driver	Team	Time
99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	1'17"123
11	S.ペレス	レッドブル	1'15"744
47	M.シューマッハー	ハース	1'16"503
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'15"256
4	L.ノリス	マクラーレン	1'14"454
18	L.ストロール	アストンマーティン	1'15"176

Qualify Turn 15

No.	Driver	Team	Time
6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	1'16"483
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'15"445
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'15"679
18	L.ストロール	アストンマーティン	1'16"791

FP1 Turn 9

No.	Driver	Team	Time
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'20"175
11	S.ペレス	レッドブル	1'29"422
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'19"369
33	M.フェルスタッペン	レッドブル	1'17"909
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'20"791
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'19"631
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'18"424
47	M.シューマッハー	ハース	1'21"111
47	M.シューマッハー	ハース	1'20"588
6	N.ラティフィ	ウイリアムズ	1'18"611
99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	1'18"347
33	M.フェルスタッペン	レッドブル	1'17"517
14	F.アロンソ	アルピーヌ	1'29"422
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'18"725
16	C.ルクレール	フェラーリ	1'16"796

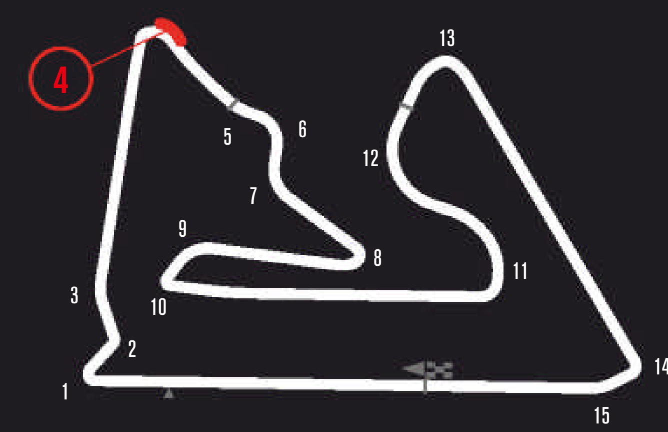
FP2 Turn 9

No.	Driver	Team	Time
47	M.シューマッハー	ハース	1'19"632
16	C.ルクレール	フェラーリ	1'16"705
47	M.シューマッハー	ハース	1'18"606
4	L.ノリス	マクラーレン	1'34"869
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'16"117
16	C.ルクレール	フェラーリ	1'15"367
22	角田裕毅	アルファタウリ	1'16"880
5	S.ベッテル	アストンマーティン	1'17"809
99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	1'16"978
11	S.ペレス	レッドブル	1'16"511
3	D.リカルド	マクラーレン	1'16"782
44	L.ハミルトン	メルセデス	1'20"049
4	L.ノリス	マクラーレン	1'21"343
99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ	1'20"029
10	P.ガスリー	アルファタウリ	1'20"443

FP2 Turn 15

No.	Driver	Team	Time
63	G.ラッセル	ウイリアムズ	1'19"888
7	K.ライコネン	アルファロメオ	1'21"137

Round 1 バーレーンGP



FP2 Turn 4

No.	Driver	Team	Time
77	V.ボッタス	メルセデス	1'59"805
44	L.ハミルトン	メルセデス	1'31"647
22	角田裕毅	アルファタウリ	1'32"044
31	E.オコン	アルピーヌ	1'32"451
47	M.シューマッハー	ハース	1'35"332
77	V.ボッタス	メルセデス	1'37"505
77	V.ボッタス	メルセデス	1'38"617
77	V.ボッタス	メルセデス	1'38"032
77	V.ボッタス	メルセデス	1'38"584

FP3 Turn 4

No.	Driver	Team	Time
77	V.ボッタス	メルセデス	1'33"372
77	V.ボッタス	メルセデス	1'36"635
77	V.ボッタス	メルセデス	1'36"885
22	角田裕毅	アルファタウリ	1'32"677

Qualify Turn 4

No.	Driver	Team	Time
11	S.ペレス	レッドブル	1'30"750
3	D.リカルド	マクラーレン	1'30"877

第2戦エミリア・ロマーニャGPでトラックリミットが厳格化

バーレーンGPでトラックリミットが定められたのはターン4の出口の1カ所。プラクティスセッションではトラックを逸脱するか、白と赤の縁石をカットした場合はタイムが抹消された。決勝ではタイムを記録する際にはこれについては考慮されず、トラックリミットは「ラップタイムを記録するにあたっては監視されない。リミットは人工芝やグラベルトラップによって定められる」とされていた。第2戦エミリア・ロマーニャGPではターン9の出口、ターン13のエイペックス、ターン15の出口の3箇所にトラックリミットが定められた。トラックリミットを超過すると、公式のメッセージシステムによってチームに通知されるほか、プラクティスセッションではトラックリミットを超過するとラップタイムは無効とされ、決勝では黒白旗が提示されるとされた。トラックリミットについては第2戦では厳格に監視されるようになり、トラックリミットを超過したとしてタイムを抹消されるドライバーが激増した。



て、ファンは大混乱に陥った。どうしてハミルトンは29回もはみ出していたのに（同様の走りをしていたほかのドライバーのことはさておき）、〝永続的なアドバンテージ〟と見なされず、フェルスタッペンのコース外からのオーバーテイクはそのように判断されたのかが理解できなかったのだ。

しかし、これについては簡単だ。〝永続的なアドバンテージ〟というフレーズは、オーバーテイクをしたり、順位を守ったりする際に使われる表現である。英語そのものだけでなく、モータースポーツの規則やレースコントロールの状況を表す際に使われる英語表現にも精通していなければ、理解するのはかなり難しい。バーレーンGP終了後、多くのファンやメディアからも、この規則を分かりやすく書き直してもらいたいという声が寄せられている。

結果として、レース前にレースディレクターズ・ノートをよく読んで理解せず、ドライバーにターン4出口を活用するように指示しなかったことが、レッドブルが犯した大きなミスだった。もしそうしていたとしたら、マックス・フェルスタッペンはバーレーンGPを制していた可能性は高い。

第2戦でも混乱続く

イタリアのイモラで開催された第2戦で、トラックリミットの亡霊はよみがえった。3カ所にトラックリミットが設定され、いずれのリミットを超えたドライバーにはペナルティが科せられることになった。予選Q3においては、ランド・ノリスが総合2番手タイムをマーク。フロントロウを獲得したかに思われたが、わずか1分後、トラックリミットを超えたとして当該タイムが抹消された。

これは始まりにすぎなかった。レース中、多くのドライバーがトラックリミットを超えたとして警告を受け、そのなかでも回数が多すぎるということで、角田裕毅に5秒のペナルティが科せられた。

それよりもさらに物議をかもしたのは、レース序盤、タンブレロ・シケインをカットして、ランス・ストロールがピエール・ガスリーをオーバーテイクしたシーンだ。ストロールが無線でチームにポジションを譲らなければならないかどうか確かめたところ「その必要はない」とチームから告げられ、最終的には7位でチェッカーを受けた。しかし、FIAはレース終了後にようやく状況を把握し、5秒ペナルティを科すことを決定。ストロールは8位に降格となった。

**どの程度まではみ出しても大丈夫なのか
それがバーレーンGPでは明確になっていなかった**

ここで奇妙なことは、FIAがペナルティを発表したタイミングだ。レース終了後にペナルティが科せられるのは特段珍しいことではないのだが、件の不正なオーバーテイクが行なわれたシーンは生中継されていて、多くの解説者がこれについて議論していた。FIAは「スチュワードはレース後に違反行為の疑いがあるとの報告を受けた」と声明を出しているが、スチュワードが全員、レース終了後までこの不正を審議対象にすら挙げていなかったとは信じ難いと言わざるを得ない。

ペナルティのタイミングという意味では、セバスチャン・ベッテルに科せられたものも不可解だった。レース前の規定時間内にホイールが装着されなかったことで罰則を受けるのは当然なのだが、これが発表されたのはレース開始から20ラップを消化した時点。そのせいでチームの戦略は台無しになった。ベッテルもこの件についてはレース後に不満をぶちまけている。

「規則を破ったのだから、ペナルティを受けて当然だ。ただ、レースが進んでいくまで彼らは何もしなかった。あの段階でのペナルティは、レース序盤よりも受けるダメージがはるかに大きい。あれはプロとして失格だ。仮にそれが僕たちのレース結果を左右したわけではなかったとしてもね」


2019年開幕戦オーストラリアGPから、それまでレースディレクターを務めていた故チャーリー・ホワイティングの後を継ぐかたちで同職を務めているマシ。昨年後半にはドライバーからの信用を失いつつあるとも報じられるなど風当たりは強い。

FIAがペナルティを科すまでにかなりの時間を要し、ストロールのガスリーに対するオーバーテイクのように、ある瞬間を見逃してしまう理由のひとつとして、レースコントロールが即座にすべてのビデオ映像にアクセスできないということがある。そして、しばしば、イギリスのF1TV放送センターにリプレイをリクエストしなければならず、そのせいで作業が遅れてしまうことになる。オンデマンドで再生する技術はあるのだが、現在のところFIAがそれを利用することは想定されていない。

関係者の多くは、すべてのサーキットのあらゆるコーナーにおいて、4輪すべてが白線を超えたら違法とみなすとした明確なルールを定めるなど、トラックリミットに関する規則の簡素化を求めている。MotoGPで採用されているシステムを活用できるかもしれないが、四輪は二輪以上に複雑なシステムが必要とされる。

いまのところ、マシとFIAに対するプレッシャーは高まるばかりで、ファンはトラックリミットの規則に混乱し、不満を抱いている。このルールには近いうちに手が加えられると思われるが、どのように変わるのかということは明らかになっていない。

現役F1チーム代表の「ドライバー育成論」

狭い世界 そんなに急いで どこにいく?

ミドルフォーミュラの強豪チームARTグランプリを創設し
現在はアルファロメオレーシングの代表を務めるフレデリック・バスール
四半世紀にわたり数多くのドライバーを育ててきた男が
“いまどきの若手”と“ドライバー育成に必要なもの”を語る

Text : ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : Sutton／XPB／Alfa Romeo

INTERVIEW WITH
Frederic Vasseur
フレデリック・バスール

フレデリック・バスールは勝ち組だ。最初は地味なスタートで、約30年前に中古のフォーミュラ・ルノーを手に入れて、フランス国内選手権に参戦し始めたのだが、いまでは彼が立ち上げたARTグランプリはジュニアカテゴリー最強のチームのひとつに数えられるまでに至り、GP2シリーズ（現FIA F2選手権）などさまざまな選手権を制してきた。

ところが、F1では苦戦を強いられていて、いまだに存在感を示すことができていない。ルノーでの最初の経験は長く続かなかった。シリル・アビテブールとそりが合わず、自分が望むような組織作りができないと悟るや否や、チームを離れることを選んだ。その後移籍したザウバー（現アルファロメオ）での最初の仕事は、チームを存続させることだったが、現在のバスールはチームを拡大し、上位入賞を目指すための基盤を築いているところだ。

勝つのが当たり前だと思っていた男にとって、毎戦グリッドの後方に向かって歩いていくのは決して気分がいいものではない。それでも、このフランス人は人生とレースに対して面白い考え方をしている。

「私はこのアルファロメオのプロジェクトをとても楽しんでいる。チームをまとめて、とても素晴らしい成果を出そうと奮闘している最中だからだ。さまざまな理由から厳しい時期もあったが、いま我々は心が躍るようなものを生み出そうとしている。私は人生やレースにおいて、常に前進することに意識を集中させようと心がけている。自分のトラックにマシンを積み込み、フォーミュラ・ルノーに参戦し始めたときと同じ楽しさを、いまも感じている。20〜30年前、それまで10位が最高だったチームで8位を目指していたときの


XPB

ように、いまは2台そろってQ2進出、あるいは1台だけでもQ3に進めるようにがんばっている。常に優勝していたとき以上にだよ。私にとって喜びとは、ある限られた結果に直接結びついているのではなく、前進していると感じたり、実際に目に見える成果が出たりすることから得られるものなのだ。いま明らかに進歩しているということが、私に最大の満足感を与えてくれる。そうは言っても当然、そう簡単に達成できるものではない。だから自分を鼓舞し続けるためには、前進し続けるという現実的な視点を持たなければならない」

これまでの結果は昨年末以降の進化の成果を確認するまでに至っていないが、バスールはマシンやドライバーからもたらされるサインを肯定的に捉えている。

「わずか2戦を終えただけで、進化の結果を判断するのはいささか早すぎる。とはいえ、2020年と比べると、今季開幕2戦での走りは改善されていた。順調に進んでいるように思えるが、まだ結論を出す段階ではない。昨年とドライバーは変わっていないことを思えば、この流れが維持でき、進化が確認できたとしたら、エンジンやシャシーが進化したと言えるだろう。昨年、我々は一時的にスタッフを解雇する事態に追い込まれ、非常につらい時期を過ごしてきただけに、満足している。依然として厳しい状況は続いているが、少しでも成果を出すことができたのは喜ばしいことだ。何より重要なのは、昨年よりも好調だということだ」

パドック内には、キミ・ライコネンとアントニオ・ジョビナッツィのコンビを継続するというバスールの決断に戸惑う者もいた。しかし、アルファロメオの代表は、ふたりが切磋琢磨し続けると信じて疑わない。

「まぁ、まだふたりは老夫婦の域に達していないからね！（笑）何が言いたいのかは分かるよ。現状に甘んじていては本来のレベルよりも低いところで落ち着いてしまう恐れはある。チームに新たな血が入れば、活性化されるだろう。だが、アントニオはまだキミと比較され、彼に勝てることを周囲に示そうと前向きな姿勢でいる。ふたりから自己満足に陥っているような印象は受けないので、積極的に競い合うことができるなら安定した状況であっても悪影響はないだろう」

バスールはライコネンのキャリアとチームに対する貢献に、とても感銘を受けたという。

「彼のモチベーションの高さには驚いた。シミュレータの作業についても例外ではない。昨年からコロナ禍の影響を受けており、プロジェクトを進められるようになったのはここ数カ月のあいだだったのだが、キミはシミュレータでの開発の中心的存在になった。毎回レースの前後にファクトリーを訪れ、熱心に仕事に取り組んでくれている。依然として彼の意欲が高いことが我々にも伝わり、それが何よりもありがたかった。我々はシビアな競争の世界に身を置いている。F1では生半可な気持ちではやっていけない。全力で課題に取り組まないドライバーなど、ひと

今季のアルファロメオは開幕２戦終了時点で入賞なし。第２戦エミリア・ロマーニャGPでもQ3進出、入賞ともに果たせなかったが、チームとしては一定の手応えを得ているようだ。





フレデリック・バスール ● アルファロメオ・レーシングのチーム代表。1996年にASM（現ARTグランプリ）を立ち上げると、F3やGP2（現FIA F2）などに参戦。ルイス・ハミルトンやニコ・ロズベルグとGP2を制するなど、F1を目指す多くのドライバーを支えてきた。

りとして存在しないし、そんなドライバーがいること自体考えられない」

フェラーリに所属していたころのライコネンはシミュレータでの作業を嫌うことで有名だった。それだけに、フィンランド人のベテランが積極的にシミュレータプロジェクトに参加しているとは衝撃的だ。そう伝えると、バスールは笑いながら続けた。

「たしかにそのとおりだ。別のチームでキミと働いたことがあるスタッフは、かつて彼があまり積極的じゃなかったことを知っているよ。でもいまのキミはシミュレータ作業のために午前8時に来てくれと頼めば、嫌な顔ひとつせずに8時に顔を出してくれる」

将来を見据えて、さまざまな理由から、チームが短期間で進化する絶好のチャンスが到来していると、バスールは考えているようだ。

「チームはこの先の3、4年のうちに進化する絶好のチャンスが訪れていると思っている。現在の我々の予算はバジェットキャップ以下だが、コスト削減策が取り入れられること、さらに賞金の分配がより均等になることで、小規模なチームが成長するための手段を手に入れやすくなる。つまり、いまこそチャンスなのだ。それに、新しい技術規則も後押ししてくれる。もちろん、ビッグチームは我々よりも優れた技術を持っているから彼らが優位に立つことは承知しているが、いずれにしても、新規則が導入されれば、我々が予算制限の上限を超えることなく、これまで以上に予算をつぎ込むことができるようになる一方で、彼らは経費を削減しなければならなくなる。だから、少しだが、我々に有利になるだろう。ここ数年のあいだに、チャンピオンシップ8位や9位から3位や4位になるなど、大きく進化を遂げたチームがいくつも見受けられた。たとえば、20年のマクラーレンやレーシングポイントは、素晴らしいシーズンを送った。我々は彼らの手本をしっかりと心に刻み、決して"不可能だ"と言わないようにしたい。もちろん、そう簡単にいかないことは充分理解しているが、誰だって成功したい。我々には可能だと信じているし、実現するためにあらゆる手段を講じることができるかどうかは、自分たちの心構え次第だ」

INTERVIEW WITH
Frederic Vasseur
フレデリック・バスール

近年の若手がF1昇格後すぐに速さを見せられるのには理由がある

バスールも角田を高く評価

さて、バスールは若手ドライバーと一緒に仕事をするということに関して、ほかのどのF1チーム代表よりも詳しい知識を持っている。そして、近年では多くの若手がF1にステップアップするとすぐさま、見ごとなパフォーマンスを発揮できるのには、然るべき理由があると考えている。

「ランド・ノリス、ジョージ・ラッセル、シャルル・ルクレール、マックス・フェルスタッペンといった若手は、カート時代から互いにしのぎを削りあってきた。彼らの世代はとても優秀だと思う。ルクレールはすでにフェラーリのドライバーだし、ラッセルもメルセデスの一員だ。フェルスタッペンはレッドブルに加入して久しい。彼らの世代は、すでにF1チームの頂点に到達している。しかも、ほぼ同じ時期にだ。さらに、角田裕毅という存在もいる。彼には本当に驚かされた。ヨーロッパに来たのは、わずか2年前だということを忘れてはならないよ。彼はFIA F3をイェンツァーという中団のチームで戦ったが、優勝を果たしている。あのチームではこうした結果はめったに出ない。その後すぐにFIA F2にステップアップし、そこでも優勝している。しかも、あと少しで選手権を制することができそうだった。バーレーンでの第1ラウンドの予選、最初の1ラップ目にスピンしなければ、チャンピオンになっていただろう。そして、彼にとっては文化の違いという大きな壁があったことはご承知のことと思う。逆のパターンで、ヨーロッパのドライバーを日本のレースに派遣した際に、私はその問題の大きさに気がついた。経験豊富なストフェル・バンドーンやピエール・ガスリーといったドライバーですら、最初は日本とヨーロッパの文化の違いに大いに戸惑ったと話していた」

こちらから聞くまでもなく、アルファロメオの代表は、すでにこの若干20歳の日本人を将来有望な若手F1ドライバーのひとりだと考えている理由を語り始めた。

「角田はとても若い。2年間でふたつのカテゴリーに参戦し、それぞれで勝利を飾っている。そして、F1でもす

Alfa Romeo







XPB

Robert Shwartzman
ロバート・シュワルツマン

車番／チーム ▶ No.1 プレマ・レーシング
生年月日 ▶ 1999年9月16日
国籍 ▶ ロシア
所属 ▶ フェラーリ・ドライバー・アカデミー



XPB

Oscar Piastri
オスカー・ピアストリ

車番／チーム ▶ No.2 プレマ・レーシング
生年月日 ▶ 2001年4月6日
国籍 ▶ オーストラリア
所属 ▶ アルピーヌ・アカデミー

バスールが注目する“次に来る”4人

バスールが推すドライバーのうち4人は今季もFIA F2にエントリー。テオ・プルシェールは今季ARTグランプリから初のフル参戦を果たすと、開幕戦バーレーンではしっかりポイントを稼いだ。新人という意味で開幕戦で一番目立ったのはプレマのオスカー・ピアストリで、フィーチャーレース2で見ごと優勝を飾っている。

でに非常にいい走りを見せている。ステップアップしてすぐに期待どおりのパフォーマンスレベルに達しているのだ。彼のマシンがコンペティティブなのは間違いないが、非常に優れた仕事をこなしていることも疑いようがない。だから、ラッセルやルクレールよりも少し若いとはいえ、すでにF1で自己を確立しているドライバー世代の一員だと、私には思えるのだ」

では、なぜ近年の若手はF1昇格後すぐにでもフルパフォーマンスを発揮できるのだろうか。

「私にもその理由ははっきりとは分からない。ジュニアカテゴリーのプロフェッショナルとしてのレベルが向上したおかげで、しっかり基礎を固めてからF1にステップアップできたということなのか、誰かが指摘しているように、現在のF1マシンが非常に扱いやすくなっているからなのか……F1マシンが運転しやすくなっているとは私は思わないが、最近の若手はテスト日数が限られていて、シーズンに向けた準備が複雑になっているのに、マシンに乗り込むとすぐに素晴らしい走りを披露している。私の見方だが、これはおそらく、マシンの性能、チーム体制、ドライバー支援など、ジュニアカテゴリーが大幅に進化しているためだと思う。ほとんどのドライバーが、管理が行き届き、支援も充実した育成プログラムに属している。その証拠に、フェルスタッペン、ルクレール、ラッセル、ノリス、角田など、近年F1にステップアップした者たちは皆、見ごとな速さを発揮しているじゃないか」

若くして成功するのも考えもの

当然、誰が次に頭角を現しそうか、バスールは目星をつけている。

「ひょっとすると、F2にさらに期待できそうな次の世代がいるかもしれない。昨年はカラム・アイロット、ロバート・シュワルツマン、クリスチャン・ルンガーがいた。そこに、オリバー・ピアストリとテオ・プルシェールを加えたい。彼らはすでに我々を納得させる結果を出しているので、将来グランプリにステップアップした瞬間から期待どおりの速さを発揮してくれることだろう。我々アルファロメオは、テオと契約している。私はいつだって、信頼関係で結ばれている彼の力になりたいと思っている。しかし、ジュニアフォーミュラについて私が気にしているのは、あまりにも若くしてその頂点に立つドライバーがいることだ」

バスールは、FIAは現在“行きすぎ”を許しており、普通自動車免許を取得できない年齢のドライバーにはF2に参戦させないといった新たなルールを設けるべきだと考えている。

「カートからスタートして、あっという間に国際規格のレースにエントリーできるようになるが、年齢が低いせいで次のステップに上がれず、同じカテゴリーに2年参戦しなければならないこともある。いまは14歳という若さでF4に参戦している者もいる。非常に優秀な者は、わずか17歳でF2まで到達する。このレベルのカテゴリーに参戦するには、年齢に見合わずかなり成熟した人格の持ち主であるべきだと私



INTERVIEW WITH
Frederic Vasseur
フレデリック・バスール

今季もFIA F2には11チーム、22名のドライバーがエントリー。バスールが立ち上げたARTグランプリはテオ・プルシェールを起用するなど、有力チームはこぞってF1チームの育成ドライバーを起用している。

モータースポーツも学校と一緒 無理に飛び級しようとすべきではない


Alfa Romeo

Theo Pourchaire
テオ・プルシェー

車番／チーム ▶ No.10 ARTグランプリ
生年月日 ▶ 2003年8月20日
国籍 ▶ フランス
所属 ▶ ザウバー・ジュニアチーム


XPB

Christian Lundgaard
クリスチャン・ルンガー

車番／チーム ▶ No.9 ARTグランプリ
生年月日 ▶ 2001年7月23日
国籍 ▶ デンマーク
所属 ▶ アルピーヌ・アカデミー

は思うのだが、成熟という点から考えると、まるで“宇宙人”のようだ。しかし総じて考えると、ほとんど幼児に近い年齢の子どもに対して国際規格のカートレースの門戸を開いたことで、モータースポーツは墓穴を掘ってしまったように思える。12歳まではカートの国内シリーズにとどまり、13〜16歳に国際レースに出るようにすればいい。そうすることで、カート界を守ることができるし、より充実したカテゴリーにもなる。これは年寄りの戯言かもしれないが、私にとってカートは才能を発掘する場であるだけではなく、次のカテゴリーでトップに立つチャンスを得る前にさまざまなことを学べる最高の学校だ。ほぼ強制的に彼らをステップアップさせるのは、本当に残念なことだと思う。F4に参戦できるのは16歳以上と定めれば門戸は開かれず、そこが最終目的地になるはずだ」

また、バスールは日本人がいかにして欧州のレースに適応するかということに強い関心を抱いている。できるだけ早い段階で活動の場をヨーロッパに移すのではなく、しっかりと準備ができてから来ることのほうが、はるかに重要だと考えている。

「日本人の場合は、いささか事情が異なると思う。文化の違い、つまりカルチャーショックという特殊な問題を抱えていて、それには慎重に対応しなければならないからだ。逆パターンの変化を私は知っているので、彼らが直面する壁を過小評価するつもりは毛頭ないが、もっとも重要なのは、いよいよ渡欧しようというときに、しっかり準備ができているかどうかだ。我がチームのドライバーがF2にエントリーしようとする際、17歳であろうと19歳であろうと大した問題ではないし、今後も気にならない。肝心なのは“エントリーするにあたって、それにふさわしい状況になっているかどうか”なのだ。思い切って飛び込んで、思ったようにものごとが進まなかったとしたら、何の意味もない。ヨーロッパに来て、新たな環境下で最初のシーズンから実力を発揮できるようにしておかなければならない。もっとも大切なことは、自分を最高のレベルに持っていくことだ。学校と同じで、一度に飛び級しようとすべきではない。そこには文化の違いという大きな壁が立ちはだかっているからだ。2年目も同じカテゴリーに出ざるを得なくなったとしても、単純に2年目のシーズンを過ごすだけのこと。大袈裟に考えるようなことではないのだよ。もちろん、彼らにとって大きな挑戦だ。初めてのサーキットでレースをし、サーキット内はもとより、そこを離れたときも常に英語でコミュニケーションをとらなければならない。タイヤもまったく違う。つまり、サーキット、タイヤ、言葉、文化、ありとあらゆることがそれまでとは違い、習得しなければならないことだらけだ。何事についてもいえるように、走る前に歩けるようになることが肝要だ」

時間とリソースを考えると、賢人の言葉は、アルファロメオをさらに上に押し上げてくれることだろう。なぜなら、バスールには失敗という選択肢は絶対にありえないからだ。

XPB



開幕戦スパ6時間はGR010がデビューウインも……

LMP2のユナイテッドが圧倒的な存在感

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport
Photo：LAT ／ XPB ／ TOYOTA

スパ・フランコルシャンで行なわれたＦＩＡ ＷＥＣ（世界耐久選手権）の開幕戦で、トヨタのハイパーカー、ＧＲ０１０ハイブリッドがデビューウインを決めた。だが、ピットレーンでのミスやコースアウトによってタイムを失い、自分たちで厳しい展開にしてしまったという印象だ。最終的には8号車がアルピーヌＡ４８０に1分以上の差をつけて勝ったが、本来ならもっと大きな差をつけることができたはずだった。

ＧＲ０１０の2台はフロントロウを独占。だが、ポールポジションスタートの7号車マイク・コンウェイが1コーナーでアウト側に膨らんでしまい、フィル・ハンソン駆るユナイテッド・オートスポーツのＬＭＰ2カーが一時的にトップへ。トヨタ勢はすぐにポジションを挽回したが、ハンセンが見ごとなドライビングを披露し、ハイパーカークラスのアルピーヌを抑え、３番手を走行。最初のピットストップを迎える前に、コンウェイはペースがより速いセバスチャン・ブエミにポジションを譲ったが、ブエミはそれほど大きなリードを築くことができないまま、最初のピットストップに向かった。

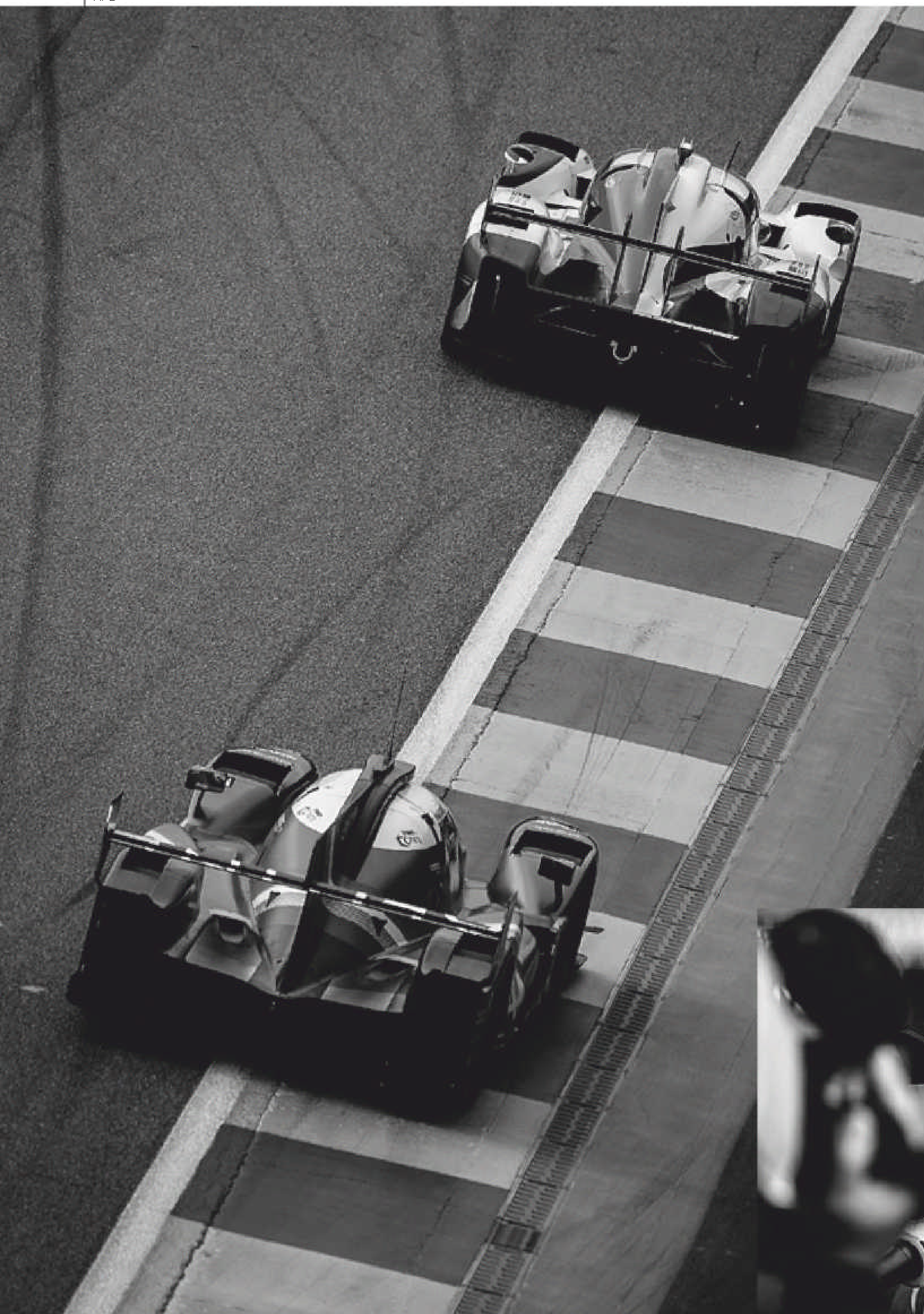
すると、トヨタはここで最初のトラブルに遭遇。今季は給油の最低時間に関する規則——給油リグは35秒間つなげたままにしておかなければならないという規則が新たに設定された。その時間は給油リグのセンサーによってモニターされる。ところが、給油作業者は規定よりも6秒早くリグを抜いてしまい、ブエミの8号車に対して30秒のペナルティが科されてしまった。

7号車もピットから出る際にエンジンがうまく始動せず、タイムをロスしたことで、想定以上にアルピーヌの接近を許すことになってしまった。燃料タンクのサイズが異なるため、1回の給油でアルピーヌは21周しかこなすことができない。対するトヨタは25周、慎重に走れば26周できることから、両者の戦略はまったく異なっていた。トヨタ勢は6時間レースで7回のピットストップを想定していたのに対し、アルピーヌは1回多くストップする必要があり、再び優勝争いに加わるためには、フルコースイエロー（ＦＣＹ）になることを願うしかなかった。

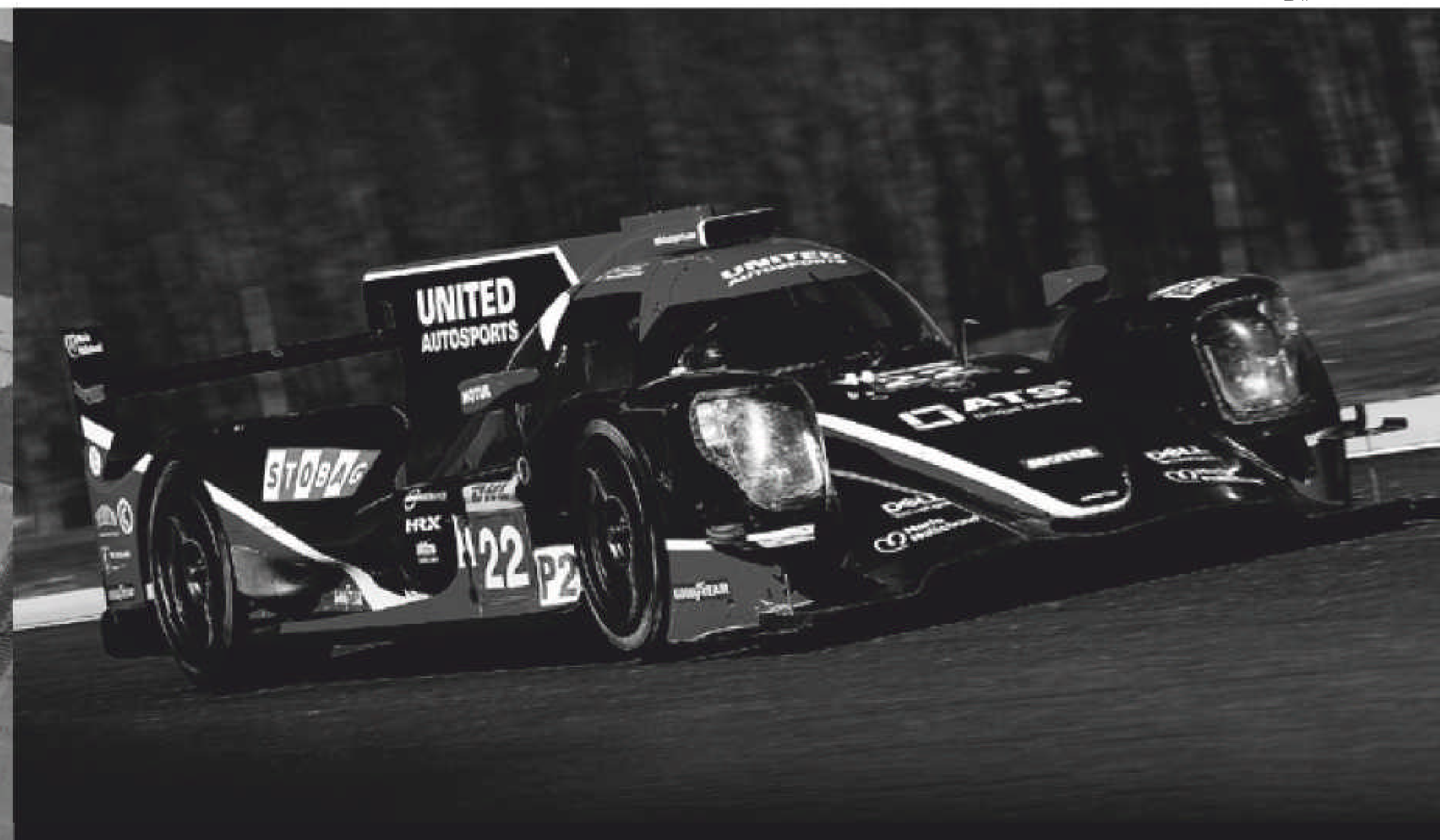
アルピーヌはＬＭＰ1時代のレベリオンＲ13がベース。ただ、ハイパーカーのパフォーマンスに合わせてスピードを抑える対策がとられ、重量増となったことが、ダブルスティントをこなす際、タイヤに問題を引き起こしていた。タブのデザインから、より多くの燃料を搭載することは不可能なため、トヨタに対しては苦戦を強いられることになりそうだ。

8号車が2回目のピットストップ時にペナルティを消化したことで、7号車がトップに。ところが、7号車はフロントブレーキに問題を抱えており、4時間目に入るとさらに厳しい展開に。ロペスがＬＭＧＴＥのポルシェに追突。左フロントにダメージを負ってしまったのだ。ポルシェはパンクしたタイヤで1周近くをこなさなければならなかったことを受け、トヨタにはドライブスルーペナルティが科せられる。可夢

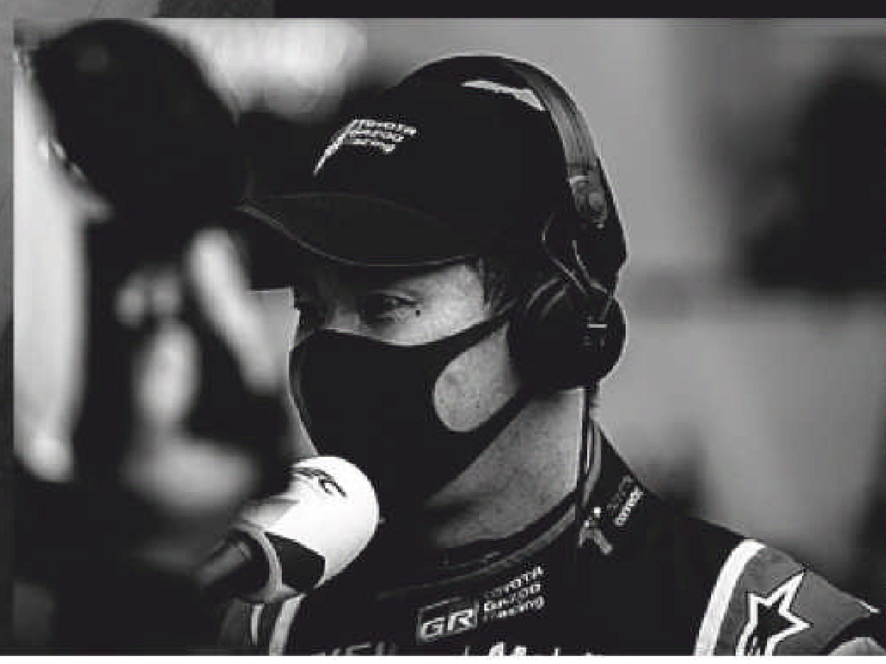
XPB



LAT



（左から時計回りに）LMP1時代のレベリオンR13をベースに作られているアルピーヌA480は、2020年にスイスのチームが走らせていた当時より、重量が増し、パワーが削り取られている。ユナイテッドは予選、レーススタート後から最初のスティントまで、ハイパーカーに迫る勢いがあった。LMP2の他車が彼らに襲いかかることはなく、レースを通じてほぼずっと、ライバルたちに1分差をつけていた。これは彼らにとって非常に明るい材料だろう。LMP2の2、3位はJOTAの2台。JOTAのマシンはこのクラスのフロントランナーのペースにはまったくついていけなかったが、イエローのタイミングをうまく利用してピットストップを行ない、上位フィニッシュを果たした。4月30日の予選では、小林可夢偉のアタックで7号車がポールポジションを獲得。「優勝がマスト」だったはずのGR010ハイブリッド＆トヨタ勢。「トラフィックの処理が難しく、アルピーヌや何台かのLMP2マシンとの戦いも厳しかったので、簡単にミスを犯してしまいそうでした。まったくミスが許されない状況だったので、しっかりと仕事をこなすことができて、本当に満足しています」とレース後の中嶋一貴は安堵の表情を見せた。



LAT



TOYOTA

2021 WEC Round 1 6 Hours of Spa result (top 10)

1 May 2021 / Spa-Francorchamps 7.044 kms

Pos	Class	No	Team	Drivers	Car	Tyre	Laps	Best Lap	Gap
1	Hypercar	8	TOYOTA GAZOO RACING	Buemi S. / Nakajima K. / Hartley B.	Toyota GR010 Hybrid	M	162	2'03"930	6:00'17"733
2	Hypercar	36	ALPINE ELF MATMUT	Negrão A. / Lapierre N. / Vaxiviere M.	Alpine A480 - Gibson	M	162	2'04"822	1'07"196
3	Hypercar	7	TOYOTA GAZOO RACING	Conway M. / Kobayashi K. / Lopez J.	Toyota GR010 Hybrid	M	161	2'05"030	1 Lap
4	LMP2	22	UNITED AUTOSPORTS	Hanson P. / Scherer F. / Albuquerque F.	Oreca 07 - Gibson	G	161	2'05"605	1 Lap
5	LMP2	38	JOTA	Gonzalez R. / Felix Da Costa A. / Davidson A.	Oreca 07 - Gibson	G	160	2'06"543	2 Laps
6	LMP2	28	JOTA	Gelael S. / Vandoorne S. / Blomqvist T.	Oreca 07 - Gibson	G	160	2'06"819	2 Laps
7	LMP2	29	RACING TEAM NEDERLAND	Van Eerd F. / Van Der Garde G. / Van Uitert J.	Oreca 07 - Gibson	G	159	2'06"384	3 Laps
8	LMP2	34	INTER EUROPOL COMPETITION	Smiechowski J. / Van Der Zande R. / Brundle A.	Oreca 07 - Gibson	G	159	2'07"012	3 Laps
9	LMP2	70	REAMTEAM RACING	Garcia E. / Duval L. / Nato N.	Oreca 07 - Gibson	G	158	2'06"434	4 Laps
10	LMP2	21	DRAGONSPEED	Hedman H. / Montoya J. / Hanley B.	Oreca 07 - Gibson	G	158	2'06"932	4 Laps

Tyre: M=Michelin, G=Goodyear

偉のドライブ中にこれを消化することになっていたのだが、その前にフロントブレーキをロックさせてコースアウト。30秒以上あったリードはグラベルのなかで約2周の遅れに変わってしまった。

　これで、トヨタ8号車がアルピーヌの前に。アルピーヌはＦＣＹの間にピットストップを行ない、タイムを稼いだが、8号車も2回目のＦＣＹの際にピットインしたことで、アドバンテージを喪失。8号車が逃げ切った。

　この週末のおもな話題と言えば、ハイパーカーとＬＭＰ２マシンのペースの差だった。ル・マンでのターゲットタイムは3分30秒台だが、昨年の予選でのＬＭＰ２が3分24秒台だったことを考えると、ＬＭＰ２のスピードを抑える必要があった。そこで、パワーを50kW落とし、重量を20kg引き上げ、シーズンを通じてローダウンフォース仕様で走らなければならない、とした。グッドイヤーの新設計タイヤによって、スピードも抑えられている。それでも、予選での両者のタイム差は2秒以内だった。レースになると、ロングランではハイパーカーよりスティントが短く、タイヤの摩耗も激しいため、タイムを失っていたが、トヨタはほかのコースでＬＭＰ２勢がさらに接近してくることを懸念している。スパではとくにユナイテッドが圧倒的な存在感を示していた。彼らはスタートラインからレ・コームに続く長い第1セクターで驚異的な速さを発揮し、後続に０・５秒以上の差をつけていたほど。第2戦ポルティマオでどうなるかにも注目したい。



オジエの“気迫”という圧力。

貴元は価値ある“意地のSSベスト”をマーク

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：TOYOTA

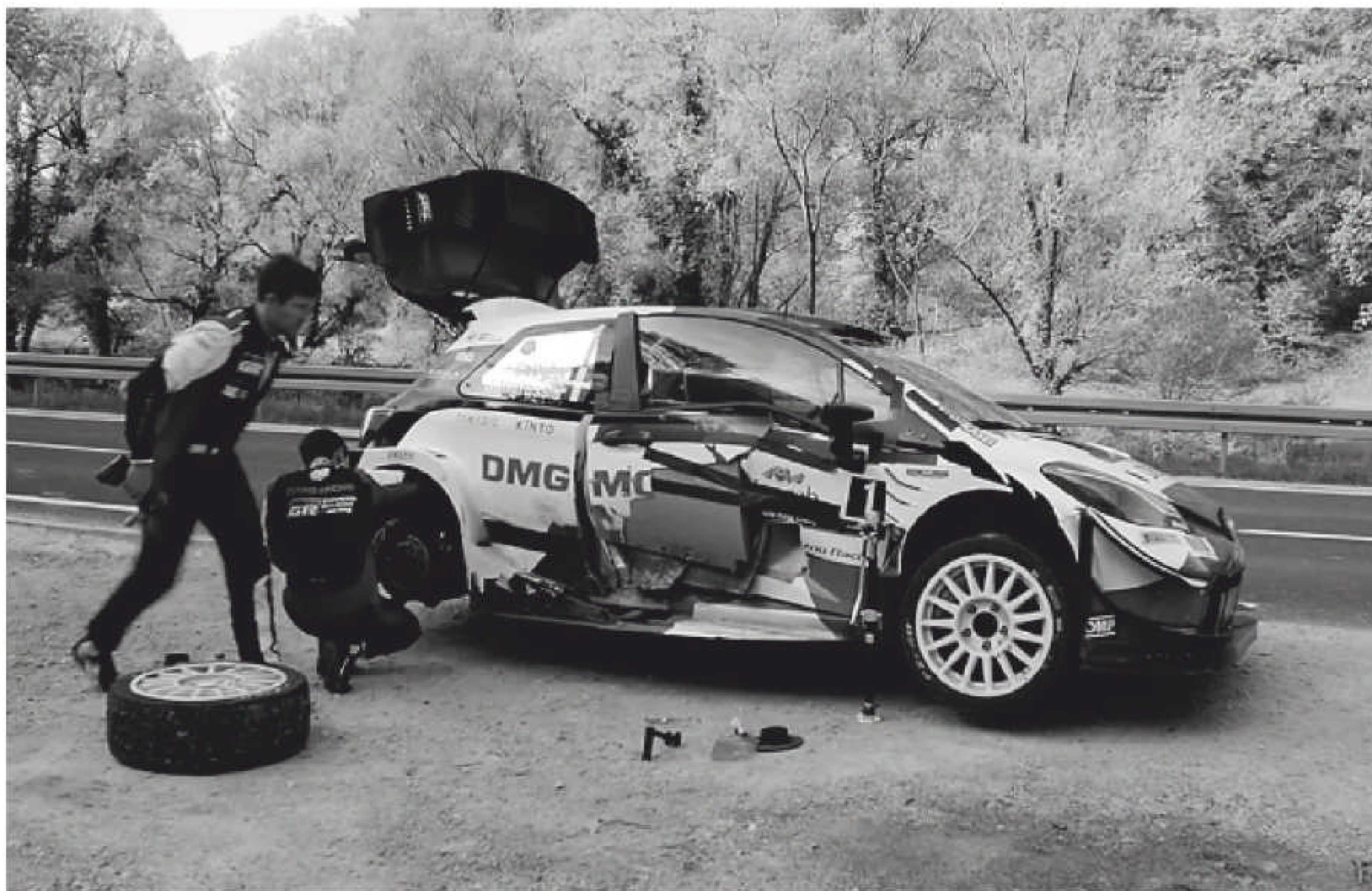
WRC初開催のクロアチア・ラリーは歴史に残る1戦だった。結果を先に記すと、優勝したセバスチャン・オジエと、2位エルフィン・エバンスの最終的なタイム差は、史上3番目の僅差となる0・6秒。3日間、20本計300kmのステージを戦って1秒も開かなかったのだ。フォーミュラレースの予選一発に置き換えたとしても、この差は決して大きくはない。あらためて、WRCのコンペティションレベルの高さを実感する1戦だった。

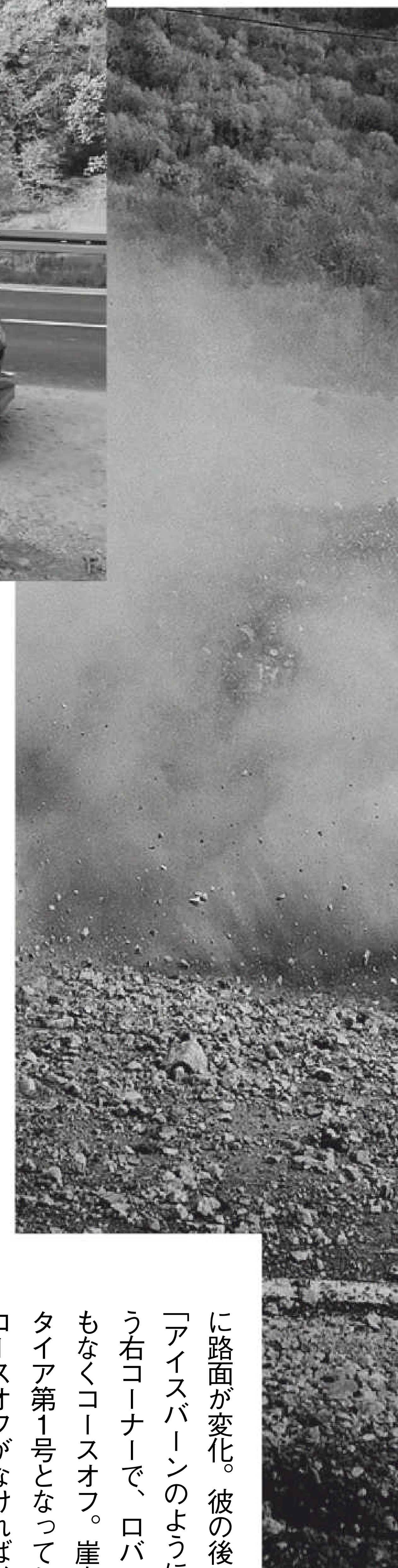
クロアチアは、2019年8月のドイツ以来となる、WRCでのフルターマックラリーだった。そのあいだに開催されたスペインはグラベルも走るミックスサーフェスで、モンテカルロもモンツァも雪や泥混じりのステージが少なくなかった。加えて、今季からタイヤがピレリにかわり、ターマックのハードコンパウンドタイヤが投じられたのは今回が初めて。初開催のラリー、久々のフルターマック、そして初めて使うタイヤなど、未知の要素が多いなかでの競技スタートとなった。

クロアチアのターマックは6種類の「路面」があると言われていた。1本のステージのなかでもグリップは刻々と変わり、そこに前夜の雨というファクターが加わったのがSS1だった。スタート1番手は、史上最年少記録の20歳で選手権首位となったトヨタのカッレ・ロバンペラ。通常、ターマックラリーでは路面がクリーンな先頭走者が有利とされているが、SS1にはわなが仕かけられていた。ステージ終盤、ダウンヒルセクションが始まってすぐ

（右）オジエはラリー後、コ・ドライバーのJ.イングラシア、チーム代表のJ-M.ラトバラ、FIA担当者らと警察署に赴き、事情説明を行なった。（下）次のターマックイベントは第８戦のイープル。貴元のインストラクターを務めるユホ・ハンニネンによると、イープルもグリップが低いステージが多く、インカットによって路面にグラベルが多く出ることが予想され、今回の経験が活きるだろうとのこと。こちらも期待だ。（as）







YouTube DirtFish より

SS 10 result (top 5)

Pos	Driver	Time / Diff 1st
1	T. Katsuta	12'36"9
2	S. Ogier	3"4
3	E. Evans	5"7
4	O. Tanak	6"2
5	A. Fourmaux	7"6

Distance: 20.77 km

SS 14 result (top 5)

Pos	Driver	Time / Diff 1st
1	T. Katsuta	12'36"1
2	E. Evans	1"0
3	T. Neuville	2"3
4	S. Ogier	2"4
5	O. Tanak	4"1

Distance: 20.77 km

WRC 2021 Round 3 Croatia result (top 10)

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	2:51'22"9
2	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	0"6
3	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 Coupe WRC	M	8"1
4	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	1'25"1
5	16	A. Fourmaux / R. Jamoul	Ford Fiesta WRC	M	3'09"7
6	18	T. Katsuta / D. Barritt	Toyota Yaris WRC	None	3'31"8
7	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta WRC	M	3'58"8
8	42	C. Breen / P. Nagle	Hyundai i20 Coupe WRC	M	4'28"2
9	24	M. Ostberg / T. Eriksen	Citroen C3	WRC2DC	10'00"8
10	25	T. Suninen / M. Markkula	Ford Fiesta MK II	WRC2	10'29"3

22 - 25 Apr. 2021 / SS: 20 (300.32 km) / Total Distance: 1279.87 km

に路面が変化。彼の後に走った選手が「アイスバーンのように滑った」という右コーナーで、ロバンペラは成す術もなくコースオフ。崖を転げ落ち、リタイア第1号となってしまった。彼のコースオフがなければ、後続の誰かが落ちていたと思われるが、なかでも危なかったのは3番手スタートのオジエだった。ほぼコースから外れかけたが、ギリギリで何とか立て直しに成功。その代償としてパンクを喫し、後れをとったが、それで済んだのはラッキーだったと言える。

デイ1の午前中はヒュンダイのティエリー・ヌービルが速く、それをエバンスが追う展開。オジエは2本目以降のステージでもペースはあまり上がらなかったが、セッティングを見直した午後は3ステージ連続ベストタイムで巻き返し、首位ヌービルと7・7秒差の2番手に。それを3番手エバンスが0・3秒差で追う大接戦となった。

勝敗のアウトラインが決まったのはデイ2の午前中だった。ここでトヨタ勢がハード5本を選んだのに対し、ヒュンダイ勢はハード2本、ソフト3本を選択。だが、路面温度が比較的低いだろうというヒュンダイの読みは外れ、ヌービルを始めとするヒュンダイ勢は大きく遅れてしまった。これでオジエとエバンスが総合ワンツーに。勝負はデイ2でほぼ決まったかと思われた。

しかしデイ3、オジエはSSに向かう途中で一般車と衝突。ケガ人は出なかったが、マシンと心に大きな傷を負い、首位の座をエバンスに奪われた。迎えた最終ステージを前に、首位エバンスと2番手オジエの差は3・9秒。3番手ヌービルがその4・1秒差で背後につける。手負いのオジエにとってはかなり厳しい状況だったが、ふらつくマシンを必死に御したオジエは大会8回目のベストタイムを記録した。最終走者のエバンスは最後の最後で土手に少し乗り上げて1秒程度を失い、4・5秒遅れでフィニッシュ。オジエが0・6秒差で逆転に成功し、今季2勝目。選手権リーダーに返り咲いた。

勝田貴元も魅せた。初日はパンクやスピンで大きく遅れるも、2日目はベストタイムを2回記録。昨季最終戦モンツァの最終ステージですでに初ベストは刻んでいたが、そのときは勝負が決まり、ペースを落としていた選手もいた。しかし今回は、上位が僅差で優勝を争っていたなかでのベストだ。しかも、2回目のベストは午後の再走ステージで、路面の汚れ具合などコンディションはライバルとほぼ同等。「1本目は条件が良かったから獲れたと言われるかもしれなかったので、2本目は意地で獲りにいきました」と貴元。ガチな勝負のなかでのステージベストは、彼のキャリアベストランである。

クルマは違えど、デイ2からの12本のステージのうち7本で、貴元はかつての「師匠」であるオィット・タナックのタイムを上回った。これは、大変失礼ながら1年前には想像すらできなかったことである。貴元の進化は予想よりも速く、急激だ。あとは初日から上位で走れるようになり、ミスの頻度を減らしていけば、表彰台も見えてくるかもしれない。

「水素でも普通に走る」ポテンシャルの高さ

カローラに水素エンジン？第3戦富士24時間に参戦へ

Text：有冨誠一郎（Seiichiro Aritomi）／平野隆治（Ryuji Hirano）
Photo：TOYOTA

富士スピードウェイでスーパー耐久の公式テストが開催された。このテストでは、第3戦富士24時間で走らせることになった水素エンジン搭載のカローラ・スポーツも登場。これはトヨタがカーボンニュートラルなモビリティ社会実現に向けた取り組みの一環として開発したマシンだ。

そのカローラ・スポーツだが、外観はオーバーフェンダー等が追加された程度。ただこれもこの車両専用の設計となる。水素タンクは、FIA、JAFの協力を仰ぎながら安全性を確認しつつ製作されており、ミライから転用された水素タンクを4本（うち2本は長さ違い）後席部分に搭載する。

GAZOO Racing Company GRプロジェクト推進部GRZ主査／水素エンジンプロジェクト統括の伊東直昭氏によれば、搭載範囲をクラッシュから守るため、リヤの車軸中心から前方にタンクを収めること、ドライバーの車室とは分けることが考えられているという。

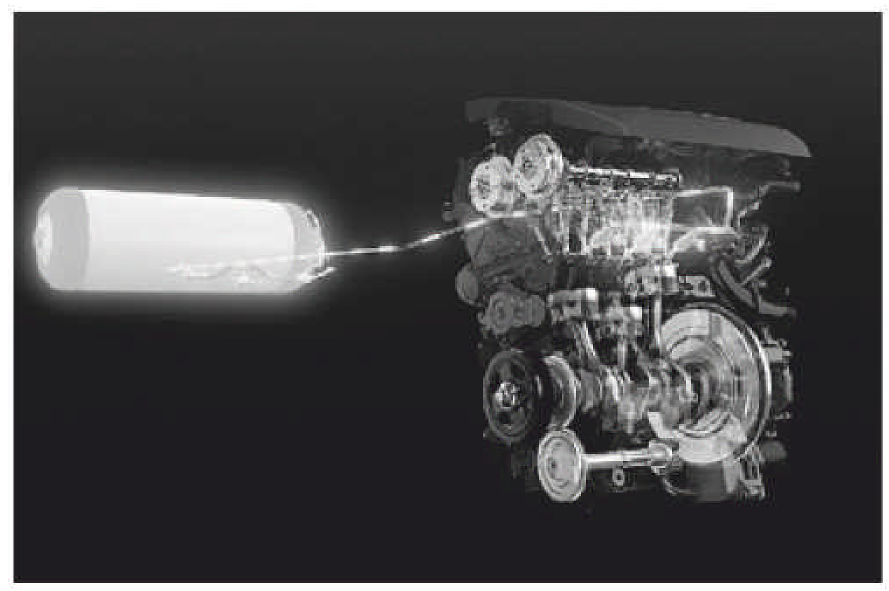
専用のカーボン製のキャリアが製作され、4本のタンクを搭載しているが、



カローラ・スポーツをベースとした背景には「皆に愛されるカローラを使うことで、この技術に親しみをもってもらう（伊東主査）」意図がある。参戦体制はまだ未定だが、おそらく今季から新設されたST-Qクラスでの参戦となるはずだ。

このカローラ・スポーツにはルーフにエアアウトレットが設けられている。これもFIAとの交渉のなかで「万が一を考えてルールを決めていますが、走行中は常に換気するようにしています」という。もし水素が漏れた場合でも、引火点に達しないように換気するシステムだという。

気になる水素エンジンは、すでにシリーズでも使用実績のあるGRヤリス用の1・6ℓエンジンを転用。燃料デリバリー、インジェクター、プラグ等を変更している。ガソリンエンジンでも発生するごく微量のエンジンオイル燃焼分を除き、走行時にCO_2は発生しない。だが、トヨタ自動車東富士研究所のパワートレーンカンパニー／第2パワートレーン先行開発部の小川輝主査によれば「水素は燃焼速度がガソリンと比較して燃焼速度が速く、ノッキングを起こさないので、中低速のトルクを太くできるポテンシャルはあります」とのこと。



「ガソリン仕様からほとんど部品を換えない水素エンジンにしたい。そうすることによって普及を促進させる」と小川主査。実際、カローラのエンジンにはほとんど手は加えられていない。

「それと同時に高回転域での異常燃焼も起きやすくなるので、そことのせめぎ合いです。ピークを上げようとすると燃焼圧が上がってくるので、エンジン本体、ピストンやシリンダーブロックが耐えられるのかが課題になってきます。異常燃焼が起きたらそれを解析、対策してそれを繰り返します」

実際に24時間レースを戦うことになるが、「本番に向けて燃費はこれから詰めていきますが、10ラップはできると思います。15〜20分くらいでピットインすることになると思います」ということから、かなり頻繁にピットインすることになりそう。もちろん、ライバルがいるわけではないので、24時間は〝己との戦い〟となっていく。

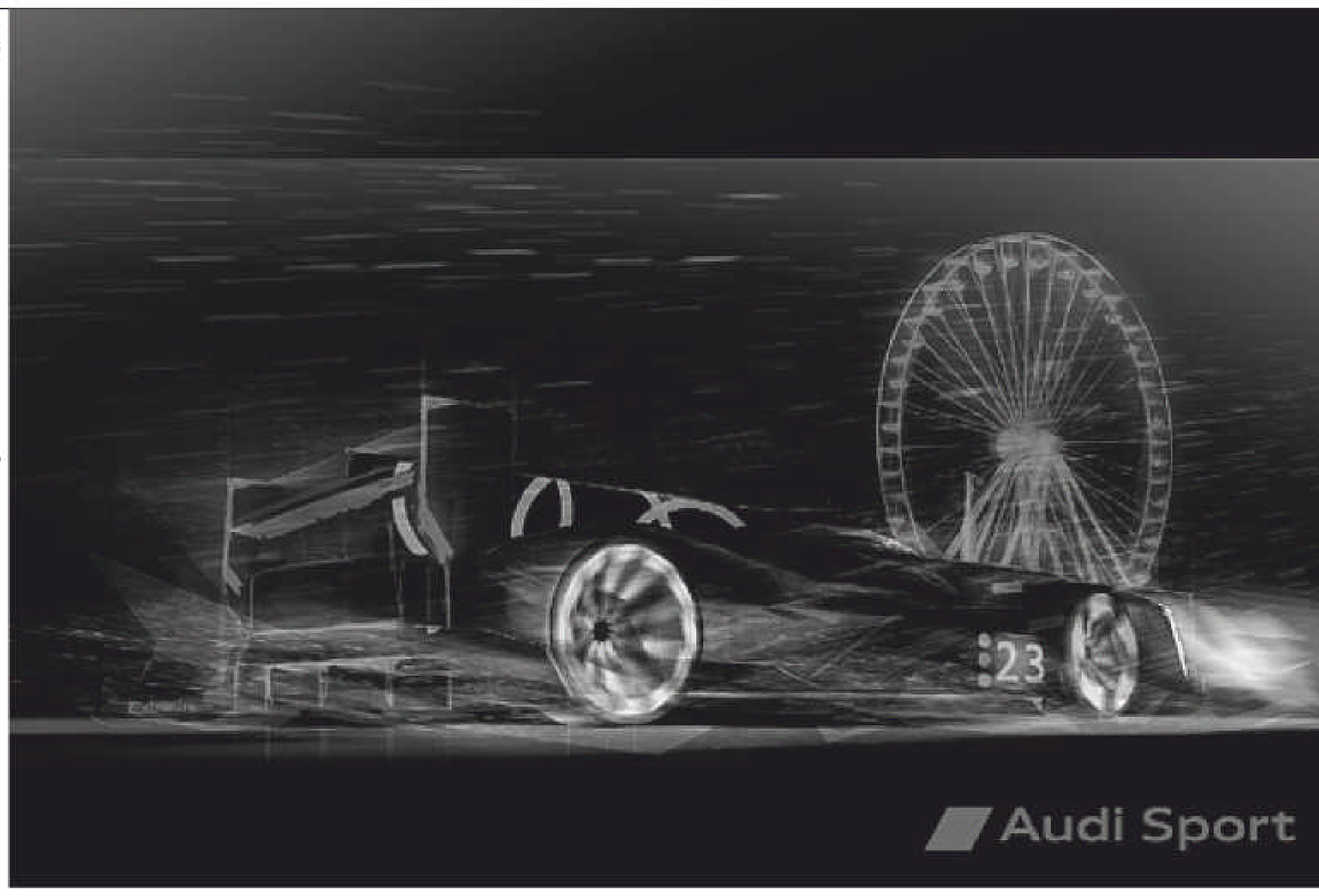
すでに車両は26日に走行しているとのことで、その際は佐々木雅弘と石浦宏明がステアリングを握ったという。「想像していた以上に〝普通〟に走ります」と石浦は話している。

ピット棟B等の奥側のパドックには、特別に水素ステーションも設けられており、こちらで水素の充填が行なわれるが、レースに向けて運用等は今後煮詰められていくことになりそうだ。

28日に行なわれた公式テストのセッション1では、佐々木雅弘がステアリングを握り一度コースインした。ところが、すぐにピットに戻り、その後のセッション1では1周もしなかった。ただ、セッション2以降はしっかり周回を重ねている。まだまだ生みの苦しみはありそうだが、夢のある、未来のための非常に楽しみなレーシングカーなのは間違いないだろう。

Photo：AUDI／FIA

LMDh



目標は2022年の公開と23年デイトナデビュー

アウディがLMDh車両イメージを初公開

Text：sportscar

右の画像は、アウディのプレスリリースで公開されたティザーイメージ。LMP１クラスで採用されていたシャークフィンの後端にリヤウイングのメインフラップを吊り下げるようなデザインとなっていることが分かる。

アウディが、現在開発が行なわれているLMDh規定のマシンのイメージを初公開し、このクルマを2022年初頭にロールアウトさせること、また翌23年１月のデイトナ24時間でレースデビューさせる予定であることを明らかにした。そのなかにはIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権参入までの開発スケジュールや、カスタマーチームとワークスチームの両方が、最初からこの車両を走らせることなどが含まれる。

同社のLMDhプロジェクトリーダーを務めるアンドレアス・ルースは、アウディがWECとウェザーテック・スポーツカー選手権の両シリーズに参戦できるマシンを開発するため、ベースとなるLMP2シャシーのサプライヤーと新たな共同シャシー開発に向けて合意に至ったと述べた。

このシャシープロバイダーについてアウディは言及を避けたが、選ばれたパートナー企業は『マルチマチック』であると考えられている。マルチマチックは、今季限りでウェザーテック・スポーツカー選手権を撤退するマツダが走らせるDPiマシン『マツダRT24-P』用にシャシーを供給し、同チームのオペレーションを担当しているカナダのシャシーコンストラクターだ。

「現在、デザインチームと一緒に、ファンを興奮させるエクステリアを定義しているところだ。私たちは最初のプロトタイプが来年初めに走り出し、第１四半期には市場への展開を完了することを目標にしている」とルース。

「そんなLMDhプロジェクトでは、スポーツプロトタイプの初期の哲学を継続しているんだ。たとえば、アウディR8は00年から06年までのあいだ、当時もっとも成功したプロトタイプだった。80戦で63回の勝利を収めただけでなく、カスタマーチームの手にも渡って、しかもとても扱いやすいものだった。このことは新しいスポーツプロトタイプのコンセプトとなっている。私たちの目標はワークスプログラムと並行して、最初からプロのカスタマーチームにもマシンを供給することだ。社内ではいま、それがどのように機能するかを確認するより詳細な評価が続けられている」と、このプロジェクトに賭ける意気込みは強い。

ポルシェと並ぶ“耐久の雄”は、新たなワークスプログラムに向けて、着々と準備を進めているようだ。

Electric

GT3規定ベースの『コンバート案』も採用へ

FIAが新たな電動GTシリーズの概要を発表

Text：autosport web

FIAは、新たに創設を目指す『電動GTシリーズ』の技術概要を発表し、ピットストップ中の“高速充電”と現行GT3規定との“互換性要素”を含め、その詳細をアナウンスした。

今回発表された新たな電動GT車両は、現在のGT3規定車両をベースに電動モーターの特性により加速性能を向上させ、予選時のラップタイムでGT3を上回る速さを目指すという。

レギュレーションの基本理念は、現在の市販ラインアップに電気自動車を展開する各メーカーに対し、モータースポーツを通じた電動モビリティの関連技術開発の場を提供することにある。その対象には電動パワートレーンの供給を受けるOEMブランドや、内燃エンジンでのレース経験がないEV専門のメーカーや企業群も含まれている。

FIAの声明文によれば、すでに世界中でGT3規定モデルを展開している自動車メーカーは、既存のGT3マシンを活用し、そのシャシーを利用して「電動モデルに変換」できるコンバート案の展開も見込まれている。

この新規定に則したすべての車両は、最大出力が430kW（約577PS）、最低重量は1490～1530kgの範囲に収められる。

現在、WEC向けにプジョーのLMHマシン開発にも携わるフランスのサフト社は、独自のバッテリーレイアウトが構築可能なリチウムイオン・セルを供給。充・放電のピーク値は700kWに設定され、レースでは同値での高速充電にも対応。ピットストップ時には最大で60％程度までチャージができるよう計画されている。

駆動方式は、後輪駆動とAWDの両方のレイアウトが許可されており、デュアルまたはクアッドモーターのいずれの方式も認められる。これにより、各メーカーはさまざまなパワートレーンから自由に選択することが可能になる。

そのうえで、各ホイールのトルクを自動的かつ独立して調整し「最高の」ハンドリング特性を実現するいわゆるトルクベクタリングのような動的車両制御も許可されている。

「電動化推進の機運はますます高まっており、モータースポーツもそこに関与し、貢献したいと考えている。この分野ではますます多くの競争が起こっているからね」と語るのは、FIAでテクニカルディレクター職に就く、クサビエ・メステラン・ピノンだ。

「おもな課題は、バッテリー開発と車両への統合、そして急速充電技術になる。これは標準コンポーネントや共通キットに依存するのではなく、電動モビリティ関連の技術を開発したいメーカーにとって非常に重要なポイントだ。だから、既存のGT3を活用し、この新技術規則に適応することで確実なコスト管理ができるようになるはずだ」

なお、最終的な技術規則とチャンピオンシップの名称は後日発表される予定で、2023年の始動を目指して今後もカレンダー策定が続けられる。



既存のGT3プラットフォームを活用するこの新たな電動GT規定は今後、既存のGT3規定と共存していくことになりそうだ。

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：XPB

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

100戦近く出走していまだ勝利ゼロの謎

フィンランド人にかけられた「イタリアの呪い」

F1で世界チャンピオンにもなっているフィンランド人ドライバーだが
じつはイタリアで開催されたグランプリでは一度も勝利していない
彼らは誰もそんな“呪い”の存在を信じていないようだが……？

どのフィンランド人F1ドライバーも、迷信などこれっぽっちも信じていない。しかし、無意識のうちに彼らの誰しもがイタリアの呪いにかかっていると認めているかもしれない。ブーツのかたちをした国でのグランプリには、すでにフィンランド人は計97戦出走したが、誰ひとりとして勝利を手にしていないのだ。フィンランドのパスポートを持つニコ・ロズベルグが2016年のモンツァで勝利したが、表彰式で鳴り響いたのはドイツの国歌であった。

合計11回イタリアで走ったケケ・ロズベルグは、1985年のイタリアGPで優勝まであと6周のところまで来たが、ホンダエンジンにトラブルが発生し、リタイアに終わった。

ミカ・ハッキネンは99年、マクラーレンでタイトルを獲得したシーズンに自らのミスで2度の優勝の機会を失った。イモラでのサンマリノGPでは17周までトップを走っていたが縁石に足を取られてコースアウト。秋のモンツァで行なわれたイタリアGPでも29周まで先行したがこちらもミスによりリタイアしている。

キミ・ライコネンは、マクラーレン時代の2005年のサンマリノGPで勝利が確実と目された。彼はポールポジションから発進し、レースを引っぱったが、9周走ったところでドライブシャフトが破損。リタイアした。

08年のイタリアGPではヘイキ・コバライネンに期待が寄せられた。しかし、コバライネンはマクラーレンをポールポジションに押し上げることができなかったし、決勝でもどうやってもトロロッソのセバスチャン・ベッテルをオーバーテイクすることができなかった。

20年のイモラではフィンランド人として最大の失望をバルテリ・ボッタスが経験した。彼は優勝できる速さを持っていたが、コース上に残ったデブリを拾い、ラップタイムをコンマ1秒失うと、最終的に僚友ルイス・ハミルトンの後ろの2位となった。

ここからはフィンランド人ドライバーの声を紹介していこう。ライコネンはイタリアでのグランプリで27戦に出走し、3度も2位になっている。ポールポジションは3度獲得したにも関わらず、イタリアの勝利の女神からは見放されている。「勝つチャンスはあったけれど、本当に運がついてこなかった。イタリアだからとかは僕はもちろん信じていないけどね」と、ライコネンはフィンランド人ドライバーに降りかかるイタリアの呪いの存在を否定している。

また、19戦に出走し、3度2位になっているハッキネンは「運が悪かった。僕のミスのために2度も勝利を逃した。自分を責めるしかない」と話した。

ボッタスはGP3シリーズ時代にモンツァで勝利したが、F1では2位どまり。しかも4度も、である。また、彼はモンツァ、ムジェロ、そしてイモラのすべてで2位になった唯一のドライバーだ。そして、先日の今季第2戦エミリア・ロマーニャGPは呪いそのものだった。ボッタスのキャリアでもっとも激しいクラッシュが彼を待ち受けていた。メルセデス傘下のドライバーであるジョージ・ラッセルと衝突したのだ。

「僕はそんな迷信なんて何も信じていない。フィンランド人が勝てないのは偶然に過ぎないよ。たしかに100戦近く出走していて誰も勝てないのは珍しいことかもしれないが、僕たちみんながうまくハマってないだけだ。そのうちどこかで優勝が舞い込むよ」と、イタリアで11戦出走しているボッタスは状況を分析した。

コバライネンはイタリアではモンツァでのみ6回出走した。彼もまたGP2シリーズでは05年にイタリアで優勝している。「僕は期待されてなかったときに優勝した。ハンガリーで勝ったときもそうだった」と、08年のモンツァのレース前に当時マクラーレンに所属していたコバライネンは答えた。

ちなみに、フィンランド人でもっともイタリアに好かれているのはJ.J.レートだ。彼は1991年のサンマリノGPで自身のキャリアで自己最高位の3位表彰台を獲得。フィンランド人としては2番目に表彰台に登ったドライバーとなった。また、93年の同GPでは4位というリザルトを残しているが、エンジントラブルで最後の最後に止まっている。イタリアで表彰台に立ったフィンランド人としてはもうひとり、ミカ・サロがいる。彼は99年にミハエル・シューマッハーの代役を務め、モンツァで3位入賞を果たした。



今号のレポーター
ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年異常にわたり取材し続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 **Lap.206**

新人扱いは失礼？ ベテランすぎるインディカー1年生たち

世界中のシリーズで今年も新人がデビューを飾っているが、今年の北米ではちょっと様子が異なるようで
インディカーの開幕戦バーバーで初出走を果たした3人は、“新人”というにはあまりにも経験豊富だ

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR

2020年、ふたりの若手がインディカーのルーキー・オブ・ザ・イヤーを争った。リナス・ヴィーケイとアレックス・パロウだ。そんな彼らは今季開幕戦で目覚ましい活躍を見せた。ヴィーケイは、開幕1週間前にインディアナポリスでのテスト時にアクシデントに見舞われ指を骨折したものの、開幕戦バーバーでは6位入賞を果たした。パロウはさらに素晴らしく、強豪チップ・ガナッシ・レーシングでの初戦でいきなり予選3位を獲得すると、決勝でもスマートで印象的な走りで初優勝を飾った。

昨年のルーキーが目覚ましい活躍を見せる一方で、今年も注目の“新人”が顔をそろえた。いや、新人と呼ぶのは失礼かもしれない。何せこの3人は、この十数年において主要カテゴリーで経験を積んできた猛者たちだからだ。

ひとり目は、オーストラリア・スーパーカーで3度の王者に輝いた27歳のスコット・マクラフリンだ。マクラフリンは幸運の持ち主だ。シリーズの強豪ディック・ジョンソン・レーシングがチーム・ペンスキーとパートナーシップを結んだタイミングでチームに加入したことが幸いし、その後17～20年で113戦中48勝という驚異的な勝率をマーク。昨年まで3年連続で選手権を制し、最強ドライバーの名を欲しいままにした。この活躍に目をつけたロジャー・ペンスキーとチームのボス、ティム・シンドリックはシリーズを代表する強豪チームのシートをいきなり用意する好待遇でマクラフリンの新たな挑戦をサポート。そして迎えた開幕戦でマクラフリンは14位でフィニッシュした。

ふたり目のロマン・グロージャンについてはもはや説明不要だろう。F1では10回もの表彰台に立ったフランス出身の35歳だが、昨年のバーレーンGPで大事故に見舞われ、その影響からインディカーに本当に来るのか半信半疑だった。しかし、クラッシュで負った怪我を治してサーキットに復帰。開幕戦でデイル・コイン・レーシングのマシンに乗り込むと、予選でファスト6にあと一歩の7番手を獲得。決勝でも10位ときっちり完走を果たし、実力の片鱗を見せた。

最後は、今年の新人ではもっとも注目度が高く、そしてもっとも期待されていないドライバー、ジミー・ジョンソンだ。史上最多タイ7度のNASCARカップ王者に輝いたスーパースターは、新たな挑戦の場としてオープンホイールを選択。名門チップ・ガナッシ・レーシングからロードとストリートでのレースに参戦する。

45歳のジョンソンは、南カルフォルニアで生まれ育ったことからインディカーのロングビーチグランプリに定期的に足を運び、インディ500で史上最多タイ4度の優勝を果たしたリック・メアーズに憧れ、将来はインディカードライバーになることを夢見ていた。しかし、オフロードやデザートレースで経験を積んだ後、ジョンソンのキャリアはNASCARに向かい、そこで才能が開花。シリーズ最多タイ7度ものチャンピオンに輝き、歴史に名を刻んだ。

昨年限りでフルタイムでのNASCAR参戦から引退したジョンソンはあらためてインディカーに挑戦する必要はなかったのだが、彼自身がそれを望んだ。ジョンソンは純粋に楽しみ、ドライバーとして成長するために挑戦しているのだ。それも、シリーズ6度の王者スコット・ディクソンと、将来有望な若手パロウをチームメイトに持ち、インディカーの伝説ダリオ・フランキッティがドライバーコーチを務めるという、何とも贅沢な環境のなかで、だ。

オールドルーキーはデビュー戦の予選で最下位にならなかったことに満足していた。レースではスピンを喫し3周遅れの19位だったが、しっかり完走を果たした。レース後「完走できただけでもすごくうれしい。1日を通じて本当にたくさん学ぶことを経験できた。この機会にすごく感謝している」と話したジョンソンの表情は、初優勝に沸くチームメイトよりもさらに大きな笑顔だったかもしれない。



開幕戦バーバーで勝利したパロウ（左）と喜びを分かち合う“新人”ジョンソン（右）。第2戦セントピーターズバーグでもコースアウトする場面が見られ、トップから5周遅れになったものの、22位完走を果たしている。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

日本のレース界こそ“実力主義”だと思うワケ

アレックス・パロウがインディカー・シリーズ開幕戦で優勝を飾ったと聞いて、驚きとうれしさでひさしぶりに身体が震えた。

2017年、パロウが突然日本に現れて全日本F3選手権を戦い始めたとき、そのパフォーマンスの高さに仰天した。「コイツはスゲエ！」と痺れていたら、ヨーロッパの事情に詳しい知人がぼくに近づいてきて、冷静な声で「このレベルの若手はヨーロッパには腐るほどいるよ。結局パロウも、生存競争に負けてヨーロッパに居場所がなくなっちゃって、日本に流れてきただけの選手だよ」と言ったものだった。

それを聞いたぼくは「ひゃー、そうなんだ、ヨーロッパの選手層は厚いんだなあ！ヨーロッパ、スゲエ！」と思った。けれど、パロウが全日本F3で実際に素晴らしい戦いぶりを見せるにつれ、この人は本当にヨーロッパではアスリートとして通用しなかったのか？　と疑問に思うようになった。

ウワサではあるけれど、17年のすえには彼を18年のスーパーフォーミュラ（SF）で起用しようという動きがあった。すでに18年のラインアップが固まっていたものの「１年待ってくれ、そうしたらSFに乗せる」というところまで国内レース関係者の評価は高まっていた。ウワサどおり彼は１年後の19年に日本へ帰ってきてナカジマレーシングから参戦し、優勝１回、ポールポジションを３回獲得してシリーズランキング３位に食い込んだ。

その勢いで昨年はチームゴウがインディカーへ送り込み、今年はトップチームであるチップ・ガナッシに移籍して、その初戦で優勝と、その様子はまるでドラマを見ているかのようだ。ヨーロッパで通用しなかったパロウは、日本で突然覚醒して能力を発揮するようになったのか？

そうではないだろう。パロウはもともと優れた選手だったのに、その能力が正しく評価されないまま来日し、チャンスをつかんだだけなのだ。

ヨーロッパの選手層が厚いのは、世界中から有能な選手が集まってくるのだから当然だ。でも、果たしてそこで正当な「生存競争」が行なわれているのかどうか、とぼくは疑わざるを得ない。SF初年度でランキング３位に入り、インディカー２年目の初戦で優勝を飾るだけの能力を見逃して、お金のないパロウをはじき出してしまったいまのヨーロッパには、どうも本来のスポーツとは異なる評価基準があるようだ。「スポーツ」として見たとき、お金のないパロウをインディカーの勝者にまで引っ張り、押し上げた日本のレースのほうがよほど正当に機能しているのではないか。

奇しくも今年初頭、ジャン・アレジが「いまのヨーロッパには実力主義が存在しない」と言ったとか。息子のジュリアーノ・アレジがヨーロッパでの生存競争から押し出された際の発言だから少々捨て台詞っぽい香りもするが、かつてのF1ドライバーの言葉として充分な重みはある。

その息子のほうは今年日本に活動の拠点を移し、スーパーGT GT300クラスに出走するわ、スーパーフォーミュラ・ライツに出走するわ、SFに代役出走するわと、八面六臂の活躍を始めた。SF第２戦鈴鹿で見せた、山下健太との格闘はじつに見応えがあった。闘争心だけではなく、それを支えるドライビングテクニックやマナーも極めて高いレベルにあることが見て取れた。

それどころか、彼はこの週末に全部で４レースをこなしているのだ。その体力や集中力もまたハンパなものではない。鈴鹿の現場や映像をとおして、このレースを観戦したファンは充分、モーターレーシングの醍醐味を味わったことだろう。ぼくも「アレジが今年の国内レースを盛り上げて、パロウのようにさらなる高みへ飛躍するきっかけをつかんでくれたらいいなあ」と思った。でも、一方で「これだけの能力を持った選手でも通用しないほどヨーロッパはレベルが高いのか、それともやはり何か理不尽な選別システムが横行しているのか」と、どこか複雑な気分にもなった。

もちろん、F1を頂点とするモータースポーツのヒエラルキーがヨーロッパを中心に成り立っていることを否定する気はない。けれど「本当は実力を持っている選手が正しく評価され、その方針が今後さらに強まりそうな気配がある日本のレース界が、ある意味ホワイトナイトとして機能して世界のなかでも存在意義を増していくかもしれない」と夢を見るのである。



Photo：TOYOTA

auto sport No.1552 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

4/19 [mon]

WEC ランボルギーニがLMDh規定のマシンを開発し、早ければ2024年に参入する可能性を示唆

GT GTアソシエイション、5月3〜4日に開催される第2戦富士に向けてBoPを発表。GT500クラスの燃料リストリクターが開幕戦岡山で適用された90.2kg/hから95.0kg/hに変更となったことなどが明らかに

4/20 [tue]

F1 マクラーレン、ウォーキングの本拠地をアメリカの不動産信託企業である『グローバル・ネット・リース』に1億7000万ポンドで売却することに合意したと発表

WRC 7月29日〜8月1日に開催が予定されていた第8戦フィンランドが、新型コロナウイルスによる感染拡大の影響により9月30日〜10月3日開催の第10戦に延期されることが明らかに

4/21 [wed]

F1 ピレリ、4月20から21日の2日間にわたり2022年用18インチタイヤ開発テストをイモラで実施。メルセデスのW10を使用し、ルイス・ハミルトンとバルテリ・ボッタスが2日間合計で236周を走破

GT3 FIA、新たに創設を目指す電動GTカテゴリーについて、ピットストップ中の"高速充電"と現行GT3規定モデルと同等以上のパフォーマンスを発揮することを狙った技術概要を発表

GT3 GTワールドチャレンジ・アジアを運営するSROモータースポーツ・グループが同シリーズの開幕が少なくとも2021年後半までずれ込むと発表

GT3 ランボルギーニ、2022年に予定していたウラカンGT3 Evo2の実戦投入を23年に延期すると発表

4/22 [thu]

F1 フェラーリが4月21〜22日のあいだSF71Hを使用したプライベートテストをフィオラノで実施。初日をカルロス・サインツが、2日目をミック・シューマッハーとカラム・アイロットがそれぞれテストを担当

FE シリーズが2020／21年"シーズン7"の全カレンダーを公開。6月19〜20日に開催されるプエブラE-Prixや8月14〜15日のベルリンE-Prixを含んだ全15レースの日程が明らかに

SFL Buzz & Co Groupが新たにシリーズのメインパートナーに就任したと正式に発表

S-TAI トヨタ、第3戦富士24時間からカローラ・スポーツをベースとした車両に水素エンジンを搭載したマシンを投入すると発表

TCR シリーズを統括するWSCグループの技術部門が、ニューマシンのアウディRS3 LMSとヒュンダイ・エラントラN TCRを含めたマシンの、今季に向けたBoPの詳細を発表。アウディに40kgのバラストを搭載し最低重量を1305kgする一方、ヒュンダイには0kgと免除し、総重量で1265kgとする措置を決定したことなどが明らかに

EVENT 東京モーターショーを運営する日本自動車工業会が今年度の同イベントの開催を中止すると発表

4/23 [Fri]

F1 レッドブル・パワートレインズ、メルセデスのエンジン部門ヘッド・オブ・エンジニアリングの役割を務めてきたベン・ホジキンソンを新たにテクニカルディレクターに任命すると発表

WRC 第3戦クロアチア デイ1 SS1〜8が行なわれ、ティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップ。2番手にセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）

『オートスポーツ』No.1551 発売

4/24 [sat]

F1 モビリティランド、2024年までグランプリ開催契約を延長したと発表。また、10月8〜10日に第17戦として開催される予定の今季の日本GPの冠スポンサーにホンダが就いたこともあわせて明らかに

FE 第5戦バレンシアE-Prix メルセデスEQのニック・デ・フリースが優勝。2位にドラゴン／ペンスキー・オートスポーツのニコ・ミュラー、3位にメルセデスEQのストフェル・バンドーン

INDY 第2戦セントピーターズバーグ 予選 アンドレッティ・オートスポートのコルトン・ハータがポールポジションを獲得。2番手にメイヤー・シャンク・レーシングのジャック・ハーベイ、3番手にチーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデン

SF 第2戦鈴鹿 予選 DOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺がポールポジションを獲得。2番手にTEAM MUGENの野尻智紀、3番手にTCS NAKAJIMA RACINGの大湯都史樹

WRC 第3戦クロアチア デイ2 SS9〜16が行なわれ、オジエが総合首位へ浮上。2番手にエバンス、3番手にヌービル

4/25 [sun]

FE 第6戦バレンシアE-Prix BMW i アンドレッティのジェイク・デニスが優勝。2位にロキット・ベンチュリ・レーシングのノルマン・ナトが入るもペナルティにより5位へ降格。代わってタグ・ホイヤー・ポルシェのアンドレ・ロッテラーが2位、3位にマヒンドラ・レーシングのアレックス・リン

INDY 第2戦セントピーターズバーグ 決勝 ハータがポール・トゥ・ウイン。2位にニューガーデン、3位にチーム・ペンスキーのシモン・パジェノー

SF 第2戦鈴鹿 決勝 野尻が優勝。2位にcarenex TEAM IMPULの平川亮、3位にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの笹原右京

go to p.58

WRC 第3戦クロアチア デイ3 SS17〜20が行なわれ、オジエが優勝。2位にエバンス、3位にヌービル

4/26 [mon]

F1 今季3グランプリで予選スプリントレースを実施するという計画について、FIA、フォーミュラ・ワン・グループ、参戦する全10チームのあいだで合意がなされたことが明らかに

WEC プレシーズンテスト@スパ・フランコルシャン 初日 LMP2クラスのユナイテッド・オートスポーツUSAの22号車オレカ07・ギブソン（フィル・ハンソン／ファビオ・シェーラー／フィリペ・アルバカーキ組）がこの日の総合トップタイムをマーク

4/27 [tue]

F1 アルファロメオ、リザーブドライバーを務めるアイロットを5月1〜2日に開催される第3戦ポルトガルGPのFP1で起用すると発表

WEC プレシーズンテスト@スパ・フランコルシャン 2日目 LMP2クラスのユナイテッド・オートスポーツUSAの22号車オレカ07・ギブソン（フィル・ハンソン／ファビオ・シェーラー／フィリペ・アルバカーキ組）が総合トップタイムをマーク

WEC ヤン・マグヌッセンとケビン・マグヌッセン親子が、アンデルス・フィヨルドバッハとともにハイクラス・レーシングから49号車オレカ07・ギブソンを駆り8月21〜22日に開催される第4戦ル・マン24時間へエントリーすることが明らかに

WRC Buzz & Co Group、今季シリーズにフル参戦している勝田貴元を昨年から引き続きサポートすると発表

WRC Mスポーツ、2022年シーズンから導入される"ラリー1"規定に向けハイブリッドシステムを搭載した新型マシンをお披露目。なおマシン名は未定とのこと

4/28 [wed]

F1 6月11〜13日に開催される予定だった第7戦カナダGPが、新型コロナウイルスの感染が再拡大している情勢を考慮し中止となったことが明らかに。なお、代替レースとしてトルコGPが中止となったカナダGPと同じ日程で実施されることもあわせて明らかに

DTM T3モータースポーツが同シリーズへの参入を発表。ランボルギーニ・ウラカンGT3 Evoを1台投入し、ドライバーには若手のエステバン・ムースを起用することなどが明らかに

DTM ITR、7月2〜4日に開催が予定されていた第2戦ノリスリンクを延期すると発表。なお現時点での代替日程は不明

S-TAI BMW Team Studie、第3戦富士24時間のST-1クラスにBMW M2 CSレーシングを1台投入し参戦すると発表。なお、正式なドライバーラインアップは未定

4/29 [thu]

WEC アウディ、現在開発を行なっているLMDh規定車両のプロトタイプイメージを初公開し、2022年初頭に公開すること、また翌23年1月に開催される見とおしのデイトナ24時間でデビューさせる予定であると発表

4/30 [fri]

F4 ATEAM Buzz Racingが今季に向けて参戦体制を発表。鶴田哲平、マックス・サロ、慶原克律の計3名を起用することなどが明らかに

WEC 開幕戦スパ・フランコルシャン6時間 予選 TOYOTA GAZOO Racingの7号車トヨタGR010 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ-マリア・ロペス組）がポールポジションを獲得

WRC 新井大輝、フォード・フィエスタ・ラリー2を駆りWRC3クラスにスポット参戦した第3戦クロアチアでのアクデントにより、脊椎を骨折する重傷を負っていたことをSNS上で明らかに

5/1 [sat]

F1 第3戦ポルトガルGP 予選 ボッタスがポールポジションを獲得。2番手にハミルトン、3番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

WEC 開幕戦スパ・フランコルシャン6時間 決勝TOYOTA GAZOO Racingの8号車トヨタGR010 HYBRID（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドレン・ハートレー組）が総合優勝

INDY 第3戦テキサス チップ・ガナッシのスコット・ディクソンが優勝。2位にチーム・ペンスキーのスコット・マクラフラン、3位にアロウ・マクラーレンSPのパト・オーワード

5/2 [sun]

F1 第3戦ポルトガルGP 決勝 ハミルトンが優勝。2位にフェルスタッペン、3位にボッタス

go to p.3

INDY 第4戦テキサス オーワードが優勝。2位にニューガーデン、3位にレイホール・レターマン・ラニガン・レーシングのグレアム・レイホール

go to p.57

5/4 [tue]

GT 第2戦富士

5/8 [sat]

F3 開幕戦スペイン

FE 第7戦モナコE-Prix

『オートスポーツ』No.1552 発売 この号です

5/9 [sun]

F1 第4戦スペインGP

F3 開幕戦スペイン

GTWC 第2戦マニクール

5/15 [sat]

INDY 第5戦インディアナポリス

SFL 第3戦オートポリス

5/16 [sun]

SF 第3戦オートポリス

SFL 第3戦オートポリス

5/21 [fri]

『オートスポーツ』No.1553 発売

※このページの情報は5月3日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1552 5/21号

auto sport 2021年5月21日号（隔週金曜日発売）
2021年5月8日発売　第58巻第9号　通巻1552号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	LAT	

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

SPECIAL FEATURE

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●今号の表紙では昨年の本誌３月14日発売号（No.1526）と、あえて似ている構図の写真を採用した。20年車両「RB16」と21年車両「RB16B」の外観は似ているが、その中身は大きな進化を遂げている。第３戦までを終えた段階で、対メルセデスの戦績は１勝２敗であるものの、車体やPUの戦闘力はほぼ互角といって差し支えなさそう。そんな僅差の戦いではドライビングにせよ、戦略にせよ"攻めの姿勢"が求められるが、そこにはリスクもつきまとう。そうした紙一重の攻防が最高に面白い。ポルトガルGPの予選後、インタビューを終えたフェルスタッペンが国際映像のカメラマンの撮影を拒んだり、座り込んで頭を抱え込む仕草が、その緊張感を象徴していた。そんな今季のF1をぜひとも鈴鹿で見たいが、ネックとなるのは「入国規制」だ。現在は、F１をはじめWECやWRC、さらにスーパーフォーミュラやスーパーGTなど業界関係団体（サーキット、プロモーター、メーカーなど）によって構成される「日本モータースポーツ連絡会」が、一丸となって「特別措置」をスポーツ庁に働きかけているという。その陳情に対して合理的な判断が下されることを強く願う。（田中）

●驚きました。このタイミングでFIAが新たな電動GTカテゴリーの概要を発表するとは（WMSCで何かが承認されたということは覚えてましたけど）。それもGT3からのコンバートが可能という、なんとも「おいしそう」なヤツです。パワーと車重はGT3と同程度で動力性能的には悪くなさそうなだけでなく、トルクベクタリング的なブツも搭載して旋回力をマシマシ、さらにレース中の充電もできてある程度長い距離も走れそう……これが面白くならないワケがないでしょう。そんな電動GTのアレコレは次の号でちょっと詳しくやる予定。乞うご期待。（きゃりー）

●４月25日、鈴鹿でジュリアーノ・アレジがSFデビューを飾ったまさにその日に、父親のジャン・アレジが1974年のF1マシン『フェラーリ312B4』を駆り、ヒストリック・モナコGPに参戦しました。オールドF1ファンである私としては、それだけでもワクワクする話題なのですが、何より驚いたのは、レースで見せたスタートダッシュとブロックのうまさ。２番手から絶妙のダッシュを決めてトップに立つと、18周レースのうちじつに15周にわたって、後続のマシンを抑え込む走りに思わず手に汗握りました。結果はリタイアでしたが、それでも「往年のF1ドライバーは20年経ってもタフだなぁ」と思った次第です。（マル）

SAN-EI
CORPORATION



SPECIAL INTERVIEW
with IndyCar 2021 Barber *Winner*

ALEX PALOU

もう誰も止められない「シンデレラストーリー」

シリーズ参戦２年目で初優勝のパロウを
決勝レース翌日に天野雅彦氏がリモートで直撃
彼がチップ・ガナッシで戦うことになったのは
必然であったということが分かるはずだ

Interview & Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT／INDYCAR

BOY.

――インディカーシリーズでの初優勝、おめでとうございます。

AP：ありがとう！

――今季開幕戦、しかもチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）への移籍後初戦で、シリーズ初優勝。すごいことをやってのけた。

AP：気分は最高だし、本当に幸せ。開幕戦で自分たちのマシンの競争力がとても高いことを確認できたので、次戦に向けて大きな自信を手にすることにもなった。1戦目に勝ったことで、今季中にいくつかのレースで勝つチャンスを得られるのではないかと考えることができているし、勝ち続けて、い



INDYCAR



Alex PALOU #10 Chip Ganassi Racing

2015年、16年GP3。17年はFIA F2と並行して全日本F3に参戦し、3勝でシリーズ3位。18年 F3ユーロ。19年は再び日本へ活動の場を移し、スーパーフォーミュラ（1勝）とGT300に参戦。20年からインディカーシリーズにDale Coyne Racing with Team Gohよりフルエントリー。21年はシリーズのトップチーム、チップ・ガナッシ・レーシングに移籍。開幕戦で移籍後＆シリーズ初優勝をあげた。1997年スペイン・バルセロナ生まれ。

GOLDEN

INDYCAR

まの勢いをキープしたいね。

――チームオーナーのチップ・ガナッシも驚いていた？

AP：とても喜んでくれていた。彼は僕らが高いパフォーマンスを発揮すること、いい結果を手に入れることを、僕らがチーム入りしたときから期待してくれているからね。でも、彼にとって大きな驚きというわけではなかったと思う。契約の際、彼は僕らに勝てる力があると分かっていて、シーズンの最初から勝負できるだろうという自信を持ってもいたからね。

――予選では3段階あるうちのファイナルステージ「ファスト6」に進んで3番手。今年は経験あるチームメイトもいる強豪チームからの出場。レッドタイヤの使い方はこれまでとは違うものにできているのですか？

AP：去年との大きな違いは、僕自身に経験があること。バーバーでプラクティスを走り、ショートランでの自分たちの走りは良かったし、自信を持って予選に臨むことができた。残念ながら、パト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）とアレクサンダー・ロッシ（アンドレッティ・オートスポート）を打ち負かすことはできなかったけど、予選3番手はいいレースを戦うのに充分な結果だった。決勝レースでの2ストップという作戦も完璧だった。

――ファスト6はユーズドレッドでの戦いとなるのが普通で、今回もそうだった。そこに難しさがあるはずです。

AP：そうなんだ。僕は今回、初めてファスト6に入った。それがとてもうれしかった。いまのインディカーで予



選トップ6に入るのは本当に難しいからね。ご指摘のとおり、僕にはユーズドレッドで予選を戦った経験がなかった。ユーズドレッドで速いタイムを出すのは難しい。テストでレッドタイヤが供給されることはないから、経験豊富なドライバー、たとえばウィル・パワー（チーム・ペンスキー）やジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）がアドバンテージを持っていて、いつでも本当に速い。今回の僕らにはまだポールポジションは少し遠かったけど、ファスト6に入れてよかった。予選のファイナルを経験できたからね。

――予選の戦い方、タイヤの使い方などで疑問点があったとき、誰にアドバイスを求めているのですか？

AP：CGRの強みとして、ダリオ・フランキッティがドライバーのコーチを務めていてくれることがある。何か聞きたいことができたら、ダリオのところへ行けば、常に大きな助けになってくれるし、とても頼りになる。彼はインディカーで長く戦い、多くのレースで優勝し、いくつものチャンピオンシップを獲ってきたからね。そのうえ、僕には優れたチームメイトが何人もいる。とくにスコット・ディクソンは、僕が何かサポートしてほしいことができたとき、いつも完全にオープンで、とても役に立つコメントをくれる。

燃費セーブは1周目から

――決勝レースのスターティンググリッドは2列目イン側。パワーが横、後ろはディクソン。まわりは大物ばかり。

AP：すごいことだよね。横がパワーで、前にパトとロッシ、後ろにスコット。みんな互いをリスペクトしてスタートを切り、何の問題も起こらなかった。その後のレースでもとてもクリーンに戦っていた。みんなのそうした対応が僕はとてもうれしかった。

――スタートではポジションキープ。3番手走行中に最初のイエローが出て、その後すぐにまたイエローが出た。序盤、「このドライバーとの勝負になりそう」といった予感はあった？

AP：驚いたのは、パトとロッシがピットに向かい、3ストップ作戦を選んだこと。僕は最初のイエローが出たときに燃費セーブを始めていた。2ストップ作戦で走り切れる可能性があり、それができたら3ストップより断然有利だと分かっていたからね。彼らがピットに入ってからは、燃費で実現すべき数字を追いかけ、それをかなえながら充分に速いペースを保てていた。そこはホンダエンジンの燃費の良さにも助けられたよね。そして、チームが2回のピットストップで素晴らしい仕事をしてくれた。

――2ストップ作戦について、シミュレーションなどは充分に済ませていたんですよね？

AP：チームとは、レースで起こり得る展開やその対応についてミーティングで話をしていた。3ストップがセオリーだけど、イエローが出たら2ストップが可能になる場合も出てくる。2ストップでのゴールが可能なら、3ストップより明確に有利と分かっていた。だから、1周目にイエローが出たとき、もう僕らは燃費セーブに取りかかった。その選択がいい結果につながった。

IndyCar 2021 Round 1 Alabama result

April 18, 2021

Pos.	No.	SP	Driver	Team	Engine	Laps	Laps Led	Pit Stop
1	10	3	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	Honda	90	56	2
2	12	4	Will Power	Team Penske	Chevrolet	90	4	2
3	9	5	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	Honda	90	-	2
4	5	1	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	90	25	3
5	14	16	Sebastien Bourdais	A.J. Foyt Enterprises	Chevrolet	90	4	3
6	21	14	Rinus Veekay	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	90	1	4
7	15	18	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	90	-	3
8	8	6	Marcus Ericson	Chip Ganassi Racing	Honda	90	-	2
9	27	2	Alexander Rossi	Andretti Autosport	Honda	90	-	3
10	51	7	Romain Grosjean	Dale Coyne Racing with RWR	Honda	90	-	2

Fastest Lap: 123.918 mph (66.8182 sec) on lap 65 by 5 - Pato O'Ward
Chassis: Dallara | Tire: Firestone

Barber Motorsports Park (2.38 mile=3.830 km)

Caution Summary

No	Duration	Total	Reason for Caution
1	1 to 6	6	Contact: Cars 2, 7, 28, and 59 in Turn 5
2	10 to 11	2	Spin: Car 48 in Turn 15

Lead Change Summary

On Lap	Car	Leader
1	5	O'Ward, Pato
18	10	Palou, Alex
31	12	Power, Will
34	14	Bourdais, Sebastien
37	5	O'Ward, Pato
42	10	Palou, Alex
61	12	Power, Will
62	14	Bourdais, Sebastien
63	21	VeeKay, Rinus
64	5	O'Ward, Pato
67	10	Palou, Alex

Barry Cantrell LAT

GOLDEN BOY.

（右）PPのオーワード、2番手のロッシ、3番手のパロウは好スタート。だが、8番手スタートのニューガーデンがターン5立ち上がりでスピンし、後続の4〜5台が巻き込まれてイエローに。この時点で、2ストップ作戦で行くことを決めたという。（下）1回目のピットストップを18周目に終えたオーワードが、それを31周目に終えたパロウに追いつき、35周目のターン5で仕掛ける。オーワードのペースはパロウのそれを上回っており、このときのパロウは抵抗を見せなかった。（as）



Michael L. Levitt LAT



H.Matsumoto

──1周目にイエローが出た時点で、2ストップで行くと決めていた、と。

AP：そのとおり。あの時点では2ストップを実現するのは難しかった。イエローは5〜6周だけだったからね。でも、達成可能と考えて頑張った。そして、（10周目に）2回目のイエローが出た。あれで90％は行けるという感触を得たんだ。

──スタートはレッドタイヤ。2ストップならスティントは長くなる。レッドの持ちについて、どのぐらいの自信を持っていたのですか？

AP：レッドは基本的に予選でしか使わない。フリープラクティスでも1セットを使えるけど、だいたいどのセットも5〜6周しか走らない。今回のバーバーは舗装が新しくなっていて、去年よりラップタイムが大幅に上っていた。レッドを履いて30〜35周を走る場合、どの程度のラップタイムを保てるのかについては誰も分かっていなかった。その点からも、今回のレースは非常に面白いものになっていたと思う。

──ペースはとても良かったし、タイムも安定していた。

AP：そうなんだ。自分たちのペースはかなり良かった。ファーストスティントだけではなく、セカンドスティントも。クルマがとてもいいものに仕上がっていた。

──レッドで安定して速かったけど、第2スティントはブラック。最終スティントもブラック。迷わなかった？

AP：レッド・ブラック・ブラックで行く計画だった。正解だったと思う。レッドのほうが速いのかもしれなかったけど、ブラックのほうが安定感は高かった。ブラックなら新品があったけど、レッドはスタートで使ったもの以外、もう新品はなかったしね。

──ファスト6常連のCGRのようなチームでは、レースに使える新品レッドは常に1セットだけってことだね。

AP：そうだね。だから、チームはブラックタイヤのうまい使い方をより深く追求していると思う。

──CGRは4台体制。開幕戦では、みんなのマシンセッティングはだいたい似たようなものになっていた？

AP：ほぼ同じだったと思う。みんなマシンの仕上がりにハッピーだった。

──セッティングを進めていく際は、やはりディクソンが引っ張っていく感じなのですか？

2回目のイエローが出たときに90％行けるって感触が得られたんだ

AP：僕はセッティングに関してスコットを100％信頼している。スコットを中心に、みんながフィードバックを提供してマシンを作っていく。異なる方向性のセッティングを分担して試し、意見交換をしてどちらに進むかを決める、といった感じで、4台でマシン開発を進めている。そこにもCGRの強さがあるね。

──今回はペースが良かったことと同時に、燃費が非常に良かったことも印象的でした。燃費走法は日本のスーパーフォーミュラではあまり必要なかったはずです。昨年、インディカーに来てから学んだのですか？

AP：たしかに、日本ではインディカーほど燃費セーブが重要ではない。僕が今回いい数字を達成できたのは、スコットから多くを学んだから。彼のレベルにはまだ到達できていないけど、いつか彼と同じだけ燃費をセーブしながら速く走れるようになりたい。スコットを基準とできるのは、CGRで走る大きなメリットだと思う。

──彼の走行データを見て、どこでどんなセーブをしているのかが分かると。

AP：そのとおり。彼のデータから勉強できる。僕の環境はベストだよね。

──パトとロッシがピットに向かってからは、彼らがどこを走っているのかが分かりにくくなった。そのとき何にフォーカスして走っていたのですか？

AP：燃費だった。安定したラップタイムで走りながら、燃費の数字も達成することに集中していた。レース中ずっとフォーカスを保って走ることがで

きた。とても楽しかったね。

——パトたちとの差は気にならなかったのですか?

AP：チームがライバル勢とのタイム差を知らせてくれていた。でも、僕は何から何まで知りたいわけではなかった。自分の走り、目の前のことにフォーカスしたかったから。ひとつ心配だったのは、バックマーカーに追いついてペースが落ちたこと。彼らを抜くことができなくて、状況としては本当に厳しいものになった。

——レース中のどの段階で「勝てる」と感じましたか?

AP：パトとロッシが3ストップ作戦を選んだ（2台とも18周目に1回目のピットストップ）と知ったときかな。

——そんなに早い段階で！　でも、レース終盤にはパワーとディクソンが2、3番手でそう遠くない位置にいた。

AP：そうだね。勝つのは本当に簡単ではない。でも、勝てる大きなチャンスがあるというのは、ロッシたちがピットに向かった時点で感じたんだ。

——コナー・デイリーに追いつき、彼が適度に速くて抜けなかった。それでパワーが接近してきた。

AP：早くチェッカーフラッグが出ないかなって思っていたよ。あの時点でまだ少し燃費をセーブする必要があって、彼を抜くことができなかった。自分は2番手のパワーとの差が縮まってきていることを知ってもいた。でも、彼に対抗できるとも考えていたんだ。僕のすぐ後ろに接近できても、パスは難しいと思っていた。自分がコナーを抜けなかった状況も考えると。

——途中から、デイリーを抜かなくても勝てるという考えになったと。

AP：ちょっと心配もしたけど、大丈夫だろうと思っていた。

——レース後、ディクソンには何を言われたのですか?

いま、僕はベストの環境にいる この後も勝つチャンスがあると思う

AP：僕の勝利を称えてくれた。「タイヤをマネジメントして、燃費もコントロールしないと勝てない、難しいレースだった。チームのためにもいいことだ」と言ってくれた。

——今季からビッグチームの一員となった。昨年までとも違うのはどんなところですか。デイル・コイン・レーシングは優秀なチームだけど、規模としては小さい。

AP：リソースが大きな差で、レースに対する準備がとても良くできているから、高いパフォーマンスを発揮できるということだね。

——最近はどのカテゴリーでもコースを実走するテストは限られている。

AP：全レースの前後にという頻度ではないけど、シミュレータを頻繁に使っている。バーバーの前にはやらなかった。第2戦セントピーターズバーグにより多くの力を注いでいたんだ。

——日本のファンも今回の優勝をとても喜んでいます。

AP：日本のファンが僕は大好き。彼らはいまでも僕のレースをフォローし、サポートしてくれている。優勝の後、SNSに出ていた日本の人たちのコメントやメッセージの数々を見て感激した。日本に行って、彼らとまた会いたいね。状況が良くなれば、アメリカにレースを観に来てほしいね！

——スペインと日本、ふたつの国を代表するドライバーとなっている感じだ。

AP：そう思う。そして、それが僕はとてもうれしいよ！

GOLDEN BOY.




INDYCAR

INDYCAR


インディカー今季初のオーバル戦テキサスはダブルヘッダーでの開催。ただ、予選は悪天候のため実施されず、スターティンググリッドはポイントランキング順となった。

土曜夜のレース１（第３戦）のグリッド上位陣はPPから、アレックス・パロウ（チップ・ガナッシ・レーシング＝CGR）、ウィル・パワー（チーム・ペンスキー）、スコット・ディクソン（CGR）、コルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポート）というオーダー。明らかにペースのいいディクソンが３周目にパロウを捉えてトップに浮上。49周目あたりになると、ディクソンはバックマーカーの背後へ。開幕前のテストでも懸念されていたが、テキサスにはNASCARレース開催向けとしてコーナーのアウト側に増粘剤が撒かれており、これがインディカーのタイヤとのマッチングが悪いとされていた。これにより、コーナーではアウト側のラインを取れず、後続の隊列はほぼ１本に。バックマーカーの処理に手間取るかと思われていたが、ディクソンのペースにその心配は不要で、悠々と周回を重ねていく。結局、ディクソンのトップの座を脅かす者はおらず、そのまま逃げ切り。今季初優勝を挙げた。

（上）レース２の224周目（残り25周）、ターン４立ち上がりからメインスタンド前にかけてアウトから並びかけるオーワード。このタイミングではいったん退いたが、その後のターン３でインからニューガーデンを捉えてトップに。ちなみに、オーワードとブラウンCEOのやり取りの映像はオーワードの勝ちがかなり濃厚になってきた段階でオンエア。（下）レース１を制したディクソンはテキサス５勝目、インディカー通算51勝目。この日のCGR勢のペースには他車を寄せつけないものがあった。パロウは124周目まで２番手を走行。周回遅れにはなったが、エリクソンもファステストラップをマークしている。琢磨はプラクティスで３番手タイムを記録していたが、予選キャンセルで12番手スタートに。レース１が９位、レース２が14位。全体的にかみ合わない週末となってしまった。

第3&4戦テキサス ディクソン連勝を阻止のオーワード

F1カーテストドライブ決定！

Text：auto sport
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR


H.Matsumoto

日曜のレース２（第４戦）は、レース１から周回数が36周増えた248周。この日もポイントランキング順のグリッドでスタートとなり、フロントロウはPPがディクソン、２番グリッドはパロウとなっていた。オープニングラップに後方でマルチクラッシュが発生。１周目からイエローとなるが、これが明けた後もこの２台が中盤までレースを引っ張っていく。動きがあったのは117周目の２回目のイエロー。このイエロー中にほぼ全車がピットストップを実施したが、パロウのピット作業がわずかに遅れ、６番手に落ちてしまう。その後、さらに２ポジションダウンとなった。

一方で、このイエロー明け後から一気にポジションを上げてきたのが、それまで５番手前後でレースを進めてきていたパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）だった。５番手で迎えたこのリスタート後のターン１からターン２にかけて、ジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）とグレアム・レイホール（レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング）をアウトから豪快に連続でパス。３番手に浮上する。さらに、131周目にはパワーをメインスタンド前でアウトから攻略して２番手に。前を行くのはディクソンだけとなった。この前後あたりからか、上位陣は燃料セーブを優先した走りで周回。勝負はやはり最終スティントという様相を呈してきていた。

上位陣が186周目あたりから順次、グリーンフラッグ下で最後のピットストップを済ませると、実質的なトップはニューガーデンに。197周目にイエローが明け、ピットシークエンスが異なるクルマがピットに向かうと、トップはニューガーデン、２番手オーワードというオーダーとなった。ペースで上回るオーワードは、225周目（残り24周）のターン３でインからニューガーデンをパスすると、その後は１秒以上にリードを拡大。シリーズ初優勝を挙げた。オーワードはレース前に、マクラーレン・レーシングのザック・ブラウンCEOから、NBC Sportsの映像撮影クルーがカメラを回している前で、勝ったらF1カーをテストドライブさせてあげるという“ニンジン”をぶら下げられていた。これも見事につかんだ。

IndyCar 2021 Round 3 Texas (top 3) — May 1, 2021

Pos.	No.	SP	Driver	Team	Engine	Laps	Laps Led
1	9	3	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	Honda	212	206
2	3	15	Scott McLaughlin(R)	Team Penske	Chevrolet	212	-
3	5	11	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	212	-

Fastest Lap: 219.098 mph (23.6606 sec) on lap 124 by 8 - Marcus Ercsson
Chassis: Dallara | Tire: Firestone | (R): Rookie
Texas Motor Speedway (1.5 mile=2.414 km)

IndyCar 2021 Round 4 Texas (top 3) — May 2, 2021

Pos.	No.	SP	Driver	Team	Engine	Laps	Laps Led
1	5	4	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	248	25
2	2	6	Josef Newgarden	Team Penske	Chevrolet	248	25
3	15	9	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	248	13

Fastest Lap: 217.352 mph (23.8507 sec) on lap 22 by 10 - Alex Palou



“あの瞬間”まで完璧な週末だった福住仁嶺

崩れぬ、ココロ。

週末最初のセッションとなったフリー走行から予選Q3まで、全セッションでトップタイムを刻み続けた福住。18シーズンのスポット参戦から20戦目で、SF初ポールを獲得した。決勝でもスタートから独走するが、9周目のバックストレートで右リヤタイヤがバースト。だが、感情的にならず、福住は前を向く。

S.Tamura

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／後藤 純（Jun Goto）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）

すべてが完璧だった。「その瞬間」までは——。

スーパーフォーミュラ第2戦鈴鹿、福住仁嶺は走り始めのフリー走行から一貫して速く、土曜日は予選を含む全セッションでトップタイムをマーク。自身初のポールポジションを、参戦20戦目で遂に獲得した。クルマはほぼ完璧に決まっており、セッティングをほとんど変えずにQ3まで進んだ。「クルマは良く、走りだけに集中できる環境が整っていました」と笑顔の福住。しかし、初ポールの喜びを爆発させるシーンは見られなかった。

「はしゃぎ過ぎると恥ずかしいなと思っただけで、めちゃくちゃうれしいです。スーパーGTと違い、自分とエンジニアさんが作ったクルマでのポールなのでなおさらです。ただ、まだ勝ったことがないので、すぐに明日の決勝のことを考えていました」

テレビ中継のマイクが向けられ「いまの喜びを誰に伝えたいですか？」と聞かれた際は、少し間をおいて「ファンのみなさんと家族に」と答えた。おそらくインタビュアーは、新婚の福住に「妻に」と言わせたかったのだろう。「そういうとほかのコたちに怒られちゃいますから」と福住はニヤリ。「いま、ウチには『ちくわ』と『つくね』という2匹のネコもいるので」

そんなジョークがさらりと出るほど、予選後の福住は自然体だった。家族が増え心休まる場所と時間ができたことに加え、今年からパーソナルトレーナーが帯同し、身体と気持ちのメンテナ



S.Tamura

ンスがきちんとなされていることもその理由に違いない。いずれにせよ、今年の福住にはこれまで以上の落ち着きと、前向きさが感じられる。

福住に次ぐ予選2番手は、開幕戦の勝者である野尻智紀。コンマ2秒離され「今週、福住選手は微妙に手が届かないところにいる」と感じたという。それくらい、鈴鹿に入ってからの福住は安定して速かったのだが、対照的に野尻の走り始めはいまひとつだった。

チーム無限の一瀬俊浩エンジニアは「持ち込みは大外しだったと思います。オンボード映像を見ていたら、全然狙った動きをしていなかった。飛び込みでリヤがなく、ミッドまでいくとアンダーみたいな、典型的な悪い動きのクルマでした。前戦富士の延長線上で、今年仕様のセッティングでいこうとしたのが良くなかったですね」と、フリー走行を振り返った。

トップタイムの福住とは1秒以上の大差。そこで、野尻とチームはセッティングをガラリと変えた。具体的には、昨年まで積み重ねてきた実績のある方向に戻したのだ。

「最初はアンダーもオーバーも出て一貫性がない動きをしていたので、それをまずオーバー方向だけに集め、そこからリヤをつけていきました。ＳＦ19は、とにかく曲がっていかないと話にならないので」と野尻。一瀬エンジニアは「オーバーがいいとは思っていませんが、ＳＦ19はミッドで回頭性を出そうとすると、なかなか全車速できれいにバランスをとるのが難しい。だから、エントリー側は少しオーバーステ



S.Yoshida

アでもミッドで曲がるクルマを目指していますし、とくに鈴鹿は曲がるクルマじゃないと勝負にならないので。野尻選手はうまく乗りこなしてくれています」と補足する。

戻る場所があればこその、今後の進化も見据えた攻めのセッティング。結果的にはうまく機能しなかったが、次戦以降に向けて貴重なデータが得られたという。いずれにせよ、最悪の状況からでも挽回できる「底力」が、野尻と無限のクルマにはあった。

ただし、福住の予選オンボード映像を見て、一瀬エンジニアはショックを受けたという。「エントリーではしっかりとリヤがあって、ミッドも曲がっている。基本的にはオンザレールでステアリングを切って曲がっているのですが、自分たちのクルマであそこまで舵角をつけてしまうと、かなりアンダーになってしまいます。自分たちとはまったく違う動きをしていましたが、野尻選手も本当はああいう走り方をしたいはずです」

ふたりが示した強いメンタル

決勝直前、グリッドでは福住のもとに野尻が歩み寄り言葉をかけた。スタート前の緊張をあまり感じさせない、笑顔のふたり。「野尻さんに『何かあっても恨みっこなしでいこうぜ』と言われました。GTでは相方ですし、どちらが勝ったとしてもGTの8号車にとってはいい流れになると思いますし」と福住。正々堂々、思いきり戦うための環境が整い、彼らのスタートは極めてクリーンだった。トップを守った福住は2番手野尻に対するリードを着々と拡げていき、9周目には約3秒差をつけていた。何事もなければ、今回は福住のレースになるだろうと誰もが思うくらい速く、安定した走りだった。

しかしその直後、バックストレートでまさかのバーストが福住を襲った。砕け散る右リヤタイヤ、リンク先を失い暴れ動くサスペンションアーム。「うわ〜終わった」と福住は思ったという。

「デブリとか何も踏んでいなかったと思うんですけど、スプーンふたつ目を曲がっているときに違和感を覚え、そこからすぐに症状が悪化しました。バックストレートを登りきる手前でパンクをしたと分かりましたが、その瞬間にバーストしていた。もう、どうしようもなかったですね」

福住のバーストを直後で目撃した野尻は「すごくイヤな気分でした」と、その瞬間を振り返る。「過去、僕がいた時代もダンディライアンのクルマがバーストしたことはなかったし、ほかのクルマもタイヤが壊れていたので、いつ僕の身にも同じことが起こるか分からなかった。だから、なるべくタイヤに負荷をかけないように、大きなスライドをなくし、とにかく繊細にプッシュし続けましたが、チェッカーを受けるまで心配でしたね」

タイヤ交換直後に内圧が上がりきっていない状態でボトミングし、1コーナーをオーバーランするというミスこそ一度あったが、それを除けば野尻は最後まで盤石の走りを続け、開幕2連勝を飾った。どん底だったフリー走行からの見事な復活。速さもさることながら、メンタル面での強さが印象に残る、匠のレースだった。

「福住選手の気持ちを考えると素直に喜べないところもちょっとありますが、チームのみんなの頑張りもあるので、喜ばないといけないかなという葛藤も

M.Hirata



スーパーGTではコンビを組む野尻と福住。互いをリスペクトし、非常に良い関係を築いている。予選直後、敗れた野尻はポールポジションの福住を笑顔で称えた。福住が離脱したうえでの優勝には、「素直に喜べない」と複雑な胸中も明かす。

J.Goto

あります」と、優勝記者会見で野尻は複雑な胸中を打ち明けた。

突然霧散した初優勝の夢。しかし、コクピットの中で福住は意外にも冷静だったという。

「それほど感情的にはならず、仕方ないなと思いましたね。あそこまでのポテンシャルはすごく高かったし、自分のパフォーマンスも証明できていたので。いつか自分にチャンスが回ってくるはずだと思いながらピットに帰ってきました。本当は感情的になったほうが見ている人はうれしいだろうし、面白いかもしれないですけど、そういう感情になると僕、疲れちゃうので」

どん底の走り始めから復活。匠の技で手にした今季2勝目

　自分の身に起きた悲劇を、福住はまるで他人事のように淡々と語る。

「あと、つらいのは僕だけではなくて、チームのみなさんも一緒だし、自分ばかり落ち込むのも良くないなと思います。そういうことは（山本）尚貴さんから学びました。大きなチャンスを逃してしまったことは確かだし、どうせならもう1回やり直したいですけどね。仕方ない、次と考えないと」

　タイヤはバーストしても、心は崩れず、むしろいままでにないくらいの強靭さが感じられた週末だった。心技ともに強さを増している福住が、初勝利をつかむ日はすぐに訪れるに違いない。

「いや、心はボロボロになりましたけどね」と、福住は笑った。





M.Hirata

タイヤバーストで消えた福住のSF初優勝。平川と笹原が今季初表彰台へ

野尻が開幕2連勝。選手権を大きくリード

この週末一番の快晴に恵まれた4月25日の鈴鹿サーキット。気温23℃、路面温度31℃というコンディションで14時30分にフォーメーションラップが始まった。最前列の福住仁嶺と野尻智紀はクリーンなスタートを切ったが、3番グリッドの大湯都史樹が失速。大きくポジションダウンしてしまい、福住、野尻、平川亮、笹原右京の順でオープニングラップを終える。

2番手以降が1分41秒台のタイムで走行するなか、トップの福住はひとり40秒台のタイムを並べて後続を突き放していく。5周目には野尻との差が2・5秒まで広がり、単独トップの様相に。ところが9周目、福住に悲劇が襲いかかる。バックストレートで白煙が上がり始めると突如右リヤタイヤがバースト。サスペンションにもダメージを負ってしまった福住はなんとかピットまで戻るも、ここでレース離脱となってしまった。

これで自動的に野尻がトップに浮上。2番手に平川、3番手に笹原がつけることに。笹原と表彰台争いを繰り広げていた関口雄飛が、ピットウインドウが開いた10周を終えたところでピットに向かいアンダーカットを試みるが、これを見た笹原も翌周ピットイン、これを阻止する。

トップ争いで先に動いたのは野尻。13周を終えたところで先にピットインすると、これを見た平川が翌周ピットへ。アウトラップだった野尻はオーバーテイクシステム（OTS）を使って猛プッシュをかけ、ピットロードを出てきた平川を鮮やかにオーバーテイク。チームのピット作業は素早かったものの、平川の逆転はかなわなかった。

この直後に130Rでアクシデントが発生。10番手走行中の国本雄資が、タイヤアクシデントからバリアに突き刺さり、横転するほどのクラッシュに見舞われる。幸いドライバーに大きなけがはなかったが、このアクシデントによりレースは16周目にセーフティカー（SC）が導入された。この時点でピット作業を済ませていなかった宮田莉朋、ジュリアーノ・アレジの2台は、すぐさまピットに入り、宮田は6番手、アレジは11番手でコースに戻る。

20周目にリスタートが切られると、アレジは前を走る山下健太に襲いかかる。24周目のシケインで山下の前に出るが、山下も負けじとOTSを使って翌周の1コーナーでアウト側からアレジに並びかけた。アレジもOTSランプを点滅させながら一歩も引かず、2台は並走状態でS字コーナーへ。

ダンロップコーナーまで続いた戦いは、山下の猛追をしのぎ切ったアレジ

昨季はユーリ・ビップスの代役として、結果的にフル参戦となった笹原。今季は牧野の代役が続くなか3位、SFで初の表彰台に登壇した。来季のレギュラーシート獲得につなげる、実力を示した。



S.Tamura

Text : 浅見理美（Satomi Asami）／auto sport　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／田村 翔（Sho Tamura）

FINAL RESULT

富士スピードウェイ ｜ 晴れ／ドライ ｜ 30周

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	56'53"047
2	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	T	1"452
3	6	笹原右京	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	4"186
4	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	T	9"915
5	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	H	10"522
6	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	11"855
7	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO・INGING	T	14"777
8	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	H	14"780
9	36	G.アレジ	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	15"103
10	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	H	16"302
11	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO・INGING	T	19"107
12	3	山下健太	KONDO RACING	T	21"442
13	51	松下信治	B-Max Racing Team	H	22"183
14	4	中山雄一	KONDO RACING	T	22"652
15	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	T	24"379
16	7	小高一斗	KCMG	T	25"915
17	12	T.カルデロン	ThreeBond Drago CORSE	H	29"363
		以上完走（規定周回数27周）			
	18	国本雄資	KCMG	T	16Laps
	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	21Laps

FL：No.15 大津弘樹／Red Bull MUGEN Team Goh　1'40"417　12/30　208.184km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Points
1	16	野尻智紀	45
2	20	平川 亮	23
3	64	大湯都史樹	19
4	6	笹原右京	18
5	5	福住仁嶺	14
6	37	宮田莉朋	9
7	19	関口雄飛	8
8	1	山本尚貴	8
9	15	大津弘樹	6
10	38	坪井 翔	4

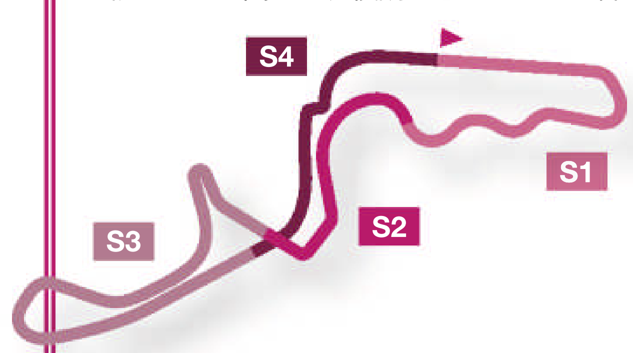
TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	TEAM MUGEN	40
2	carenex TEAM IMPUL	31
3	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	28
4	TCS NAKAJIMA RACING	24
5	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	11
6	Red Bull MUGEN Team Goh	6
7	P.MU/CERUMO・INGING	6
8	KCMG	3
9	NTT Communications ROOKIE	1

Qualifying Report

福住が初PP。2戦連続でホンダ勢がトップ3独占

Q1 A組は平川がトップタイムで通過。それに続いたのが、一貴の代役としてスーパーフォーミュラデビュー戦となったアレジ。B組は午前中のFPでもトップタイムを刻んでいた福住が1位通過し、昨季から不調が続いていた関口が、復調を感じさせる2番手タイムをマークした。また、今季初参戦にこぎつけたB-Maxの松下は、FPでのマシントラブルから充分に走行ができていないなかで、トップ5につける見事な走行を披露。このなかでも速さに抜き出ていたのが福住だ。Q2では、前戦富士のポールシッターかつウイナーである野尻にコンマ3秒近い差をつけてトップ。Q3でも同じく2番手の野尻に約コンマ2秒差をつけ、初めてのポールポジションを獲得した。野尻に僅差で続いたのは大湯。Q3にはホンダ勢、トヨタ勢ともに4台が進んでいたが、これで開幕戦から2戦連続でホンダ勢が予選トップ3を独占する結果に。トヨタ勢の最上位は平川の4番手に留まった。



QF RESULT

Pos.	Q1 Gr.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	B	5	福住仁嶺	1'37"316	1'36"646	1'36"449
2	B	16	野尻智紀	1'37"725	1'36"936	1'36"645
3	A	64	大湯都史樹	1'38"144	1'36"978	1'36"673
4	A	20	平川 亮	1'37"574	1'37"119	1'36"794
5	A	6	笹原右京	1'37"900	1'37"165	1'36"810
6	B	37	宮田莉朋	1'38"130	1'37"250	1'36"919
7	B	19	関口雄飛	1'37"557	1'36"987	1'37"078
8	A	36	G.アレジ	1'37"648	1'37"099	1'37"350
9	A	15	大津弘樹	1'38"275	1'37"310	
10	B	1	山本尚貴	1'37"603	1'37"426	
11	A	38	坪井 翔	1'38"041	1'37"502	
12	B	51	松下信治	1'38"063	1'37"594	
13	A	18	国本雄資	1'38"037	1'37"736	
14	B	3	山下健太	1'38"092	1'37"849	
15	B	39	阪口晴南	1'38"267		
16	A	14	大嶋和也	1'38"456		
17	B	7	小高一斗	1'38"429		
18	A	4	中山雄一	1'38"674		
19	B	12	T.カルデロン	1'39"189		

QF SECTOR BEST TIME

Pos.	No.	S1	No.	S2	No.	S3	No.	S4
1	37	26"325	64	15"489	5	35"835	5	18"578
2	16	26"360	5	15"521	16	35"926	36	18"623
3	19	26"365	16	15"607	6	35"956	6	18"671
4	64	26"368	37	15"667	20	35"990	15	18"699
5	20	26"408	1	15"674	19	36"037	64	18"712
6	5	26"425	19	15"674	64	36"041	20	18"718
7	51	26"446	20	15"675	37	36"112	18	18"738
8	36	26"456	6	15"679	1	36"119	16	18"752
9	6	26"491	36	15"713	38	36"188	37	18"763
10	15	26"553	38	15"771	15	36"239	19	18"792
11	18	26"601	18	15"798	36	36"268	1	18"818
12	38	26"640	51	15"815	3	36"269	3	18"852
13	1	26"672	15	15"819	51	36"309	38	18"903
14	39	26"800	3	15"845	4	36"427	7	18"934
15	14	26"801	7	15"894	18	36"453	51	18"981
16	3	26"863	14	15"945	39	36"453	39	18"982
17	7	26"981	39	16"032	14	36"552	12	19"045
18	4	27"130	4	16"035	7	36"620	4	19"082
19	12	27"157	12	16"119	12	36"779	14	19"158

T.Moriyama



WEC遠征中の一貴に代わり、SF初参戦となったアレジ。予選8番手からスタートで順位を下げてしまったが、レース後半では山下、大湯を抜き去り、王者山本にも果敢に挑み、父譲りの強さを披露した。

に軍配。これで10番手に上がったアレジは、さらに大湯にも接近していく。すでにOTSを使い切っていた大湯は為す術なし。アレジの次のターゲットは山本尚貴。ふたりのバトルは28周目。130Rに差しかかる直前、先にOTSボタンを押したアレジと、それを確認した山本もシケインに差しかかるところでOTSボタンに手をかける。テール・トゥ・ノーズで最終コーナーを抜けた2台はそのまま1コーナーへ。山本はダンロップコーナーでわずかに挙動を乱しながらもアレジの追撃から逃げ切ることに成功した。

後方での激しいバトルを尻目に、野尻はトップを快走。2番手を走る平川とのギャップも詰められることなくファイナルラップに入ると、最後は残りのOTSを使いながらチェッカー。これで2連勝となり、ポイントランキングでも大きなリードを築くことになった。2位の平川は今季初表彰台。3位には笹原が続き、スーパーフォーミュラで初めての表彰台を獲得している。

今シーズン、B・Maxレーシングは、全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）開幕に向けて松下信治をドライバーに起用しようとしたところ、エンジン供給者であるホンダからそれを認められない旨の連絡を受けて、結局シリーズ開幕戦欠場を余儀なくされた。2017年にSFへ参入する際、ホンダとのあいだでドライバーの選定には関与しないという方針を確認していたB・Maxの組田龍司総代表は、「ホンダさんからは『方針が変わったから』と説明を受けた」と語っていた。

ところが急転直下、シリーズ第2戦前になってホンダから松下起用を認めると連絡が入り、B・Maxは晴れて第2戦の鈴鹿に松下とともに現れた。では、ホンダの「方針」が再び変わったということなのか。4月1日付けで新たにモータースポーツ部に着任した



ホンダの決断

切り拓いたSFの明日――

Text : 大串 信 (Makoto Ogushi)
Photo : 平田 勝 (Masaru Hirata)

長井昌也部長は、シリーズ第2戦が開催されている鈴鹿サーキットで、急転直下に見える決断についてこう語った。

「決してホンダとして大きく方針を変えたというわけではありません。（モータースポーツ部が）新しい体制になったのを機に、新たな視点から状況を確認してみた結果だととらえていただければいいかと思います」

開幕前、ホンダが松下の起用に難を示した理由について、長井部長は「他メーカーのGT500ドライバーがホンダのSFに乗るのはよろしくないのではないか、という議論が根幹にあったのは事実です」と認める。エンジンの開発費を負担するなか、他メーカーのGT500ドライバーを乗せること、NRE規格のエンジンに関わる機密が漏洩する可能性があることなどについて社内で意見があったことを受けて、開幕前の段階でモータースポーツ部は松下起用を断念するようB・Maxに通告している。この結果、B・Maxはシリーズ開幕戦不参加を決めたが、じつはその後も組田代表はホンダへの働きかけを続けていたという。

「もう一度話を聞かせてもらえませんか、（ホンダ社内の）誰がどういう理由で（他メーカーのドライバーを乗せることを）心配しているのか確認できませんか、本当にダメなんでしょうか、と熱心に問いかけていらっしゃったんです。それを受けて我々も社内で再確認をして回ることになりました」

巨大企業のなかにさまざまな意思があるのは当然のことで、ある事案についてひとつの結論を導き出すのは容易ではない。B・Maxが今季のSFで松下を起用する方針を明らかにして、それをホンダが知ってから4月第1週のシリーズ開幕まで、ドライバー選定について充分な議論が為されるだけの時間はなかっただろう。しかし、世論と組田代表の熱心なアプローチを受けたホンダは新体制下、あらためて確認作業を行なった。

「企業には企業の理屈があります。しかし、一方でホンダは創業時からモータースポーツとともに育ってきた会社であり、業界・ファンとともにモータ

ースポーツをどのように楽しめるモノに育てていくかということを考えてきました。SFは日本のトップフォーミュラとして重要なカテゴリーで、少しでも多くのファンに見ていただいて楽しんでもらうことを最終目的としたとき、何が優先されるべきなのかという議論をしました。そのとき、やはり出走台数が1台でも多くなること、しかも松下選手のように有能な選手がそこに加わることがファンのみなさんにとっては望ましいことであり、我々としてそこに何か大きなネガな要素が本当にあるのかどうかを再確認しました。そうしたことを踏まえたうえでの決定です」

ホンダの再確認作業は、たとえばNREの機密漏洩という問題があるのかどうかを含め、松下起用について本当に社内的な問題があるのかはもちろん、同じエンジン供給者としてSFに関わっているトヨタの考えはどうなのかを問いかけるなど、メーカーの垣根を越えた領域まで拡大して行なわれたようだ。これは異例の対応である。ホンダがニッサンのGT500ドライバーをSFに迎え入れることになれば、トヨタのSFドライバー起用方針にも何らかの影響をおよぼす可能性がある。シリーズ全体を視野に入れ、メーカー間で認識の共有が行なわれたとすれば、今後のSFには非常に前向きな影響をおよぼすのではあるまいか。

一方、今回は機密漏洩の観点からもB-Max/松下へのエンジン供給にブレーキがかかったようだが、エンジン開発をする立場として、機密の漏洩について心配する声は理解できる。直接開発に関わっている技術者の多くは「技術を外部に見せて得することはひとつもない」と言う。極論ではあるが、限界を極める作業を続ける限り、当然の姿勢である。

だが、同じNREとはいえ、技術競争の最前線にあるGT500用エンジンとは異なり、SFでは2018年以降、エンジン供給の主体がホンダの場合M-TEC、トヨタの場合TRDへ移管され、少なくとも建前上、技術競争は行なわれないことになっている。こうした事情も含めて社内での確認が行なわれた結果、「少々誤った解釈や、過剰反応であることが分かりました」と長井部長は認めた。

「新体制になったから、また方針が180度変わったというわけではありません。私たちが目指す最終的なゴールに向けたその過程に、いろいろな事情があるのは事実ですし、それが（結論に）強く出てしまうということはあります。でも、今回はSFをみなさんとともに楽しく盛り上げ、ファンの方に楽しんでもらうという最終的なゴールに向けて、時間をかけてさまざまな事情を整理した結果、松下選手に乗ってもらうという結論に至ったものとご理解いただきたいと思います。ドライバーズレースであるSFとしては、これまでメーカーの壁を感じていた選手が『自分にもSFのチャンスが出てきたんじゃないか？』と思えるようになれば、SFはもっとおもしろくなるのではないかと期待しています」





今年4月1日付けでホンダのモータースポーツ部に着任した長井昌也部長。

熱意がもたらした刺激

こうして鈴鹿サーキットで開催された第2戦に出走した松下は、今回ホンダが下した決断に対して「ホンダさんのおかげで乗れるようになって、信じていて良かったと思います」と語った。

開幕戦に参加できなかったことについては、「悔しかったです。でもそういう仕組みがあるとは聞いていたので、GT500でニッサンに行った段階で、ダメになる可能性はあるなと予想はしていて、『ああ、やっぱりな』という気持ちではいました。全部が全部、自分の思いどおりにならないということは僕も理解しています。でも応援してくれる人もいたし、あきらめてはいませんでした」と振り返った。

「チームと一緒に道を切り拓いて僕がここに戻ってきたことは、日本のレース界にとってすごく大きな意味があったと思うんです。今後、レーサーとしてはパフォーマンスを極めて、『アイツ速いな、欲しいな』と言われるようなドライバーであり続けることが大事だと思っています。そのためにも今シーズン、いい結果を出さなければいけないと思っています」

今回の件について、各方面からさまざまな意見が投げかけられたこと自体、現在のSFにはある種の刺激材料になったように感じる。さらにそのなかで、エンジン供給者であるメーカーがSFとの関係を再確認し、新たな方向性を示したのだとすれば、松下の戦線復帰と活躍は、SFの未来を拓くひとつのきっかけになるのではあるまいか。



SUPER TAIKYU HOT 2021 UPDATE

PART 1 ST-Z大盛況の理由

スープラGT4が焚き付けた!

スーパー耐久ではGT4車両によるST-Zクラスが大盛況
第2戦SUGOでは14台がエントリーして今季最大勢力に
ST-ZをホットにしたのがスープラGT4だともっぱらの噂
GT3車両によるST-Xを上回る人気を得た理由を探ってみた

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

今季のスーパー耐久シリーズ（Ｓ耐）のＳＴ・Ｚクラスはここまで、開幕戦もてぎと第2戦ＳＵＧＯにそれぞれ14台がエントリー。参加車種も、メルセデスＡＭＧ、アストンマーティン・ヴァンテージ、ＢＭＷ Ｍ４、アウディＲ８、ポルシェ・ケイマン、ジネッタＧ55といった従来の参戦車両に加え、日本車初のＧＴ４車両であるＧＲスープラが登場。一気に賑やかなクラスに育った。Ｓ耐でＳＴ・Ｚがクラス設定されたのは17年。このときはエントリーが１台もなく、クラス不成立。翌18年も２台がスポット参戦した程度だった。19年は３台がフル参戦とあまり変化なし。流れが変わったのが20年。フル参戦が10台近くに増え、コンペティションがより激化することになった。ＳＴ・Ｚの人気が高まった背景にはもちろんコストとの兼ね合いなどもあるのだが、ＧＴ４車両が生まれた背景を整理しておくと理解しやすいはずだ。

Ｓ耐の発足は１９９１年。「Ｎ１耐久シリーズ」として始まった。さまざまな車種が参戦できるようにクラス区分を設け、参加型４輪レースの最高峰カテゴリーとして30年以上続くほどの堅い人気を誇っている。区分けはその時代に合わせて、排気量のみ、駆動方式の違いなどによって決定。２０１２年には、ＳＴ・Ｚクラスにつながる、ＦＩＡ ＧＴ３車両のクラス（現ＳＴ・Ｘクラス）が設立された。

このＧＴ４というクラスはそもそも、ＧＴ１、ＧＴ２、ＧＴ３というクラスが存在してこそのものだった。この４



つのクラス区分は06年にスタート。トップクラスとなるGT1については、FIA GT世界選手権を引き継いだ、SRO（ステファン・ラテル・オーガニゼーション）主催のFIA GT1世界選手権が10年に始まったが、コストの高騰もあり、12年はGT3車両によりタイトルが争われることになった（GT2はその後、LMGTEと名称を変え、現在もWECや北米のユナイテッド・スポーツカー選手権で走り続けている）。

GTシリーズの将来を危惧したSROは、プライベートチームが参戦できるようなクラスとして、GT3と、さらにリーズナブルなプライス&コストのGT4というクラスを設定。すると、欧州各地でGT3やGT4の選手権がスタートし、ニュルブルクリンク24時間レースでも09年にはSP9（GT3）、SP10（GT4）というクラスが設定された。いまやSP9はこのレースの総合優勝を争うクラスとなり、SP10も派手さはないものの、ジェントルマンドライバーたちのクラスとして賑わ

GT4車種別参戦台数（第2戦SUGO）

MERCEDES-AMG GT4	5
GR SUPRA GT4	4
AUDI R8 LMS GT4	1
ASTON MARTIN VANTAGE AMR GT4	1
BMW M4 GT4	1
GINETTA G55 GT4	1
PORSCHE CAYMAN GT4	1

Y.Yoshimi



K.Masuda



K.Masuda

GR SUPRA GT4

PPは獲った。あとは優勝

（左）ST-Zのスープラ勢のランキングトップは、もてぎで決勝4位、SUGOでスープラGT4初のポールポジションを獲得し、決勝は5位のFABULOUS GRMI GR SUPRAGT4。（上）HIROSHIMA TOYOPET RACINGはもてぎで3位表彰台を獲得。（as）

スープラはトルコンATという抜群の扱いやすさでも人気に

っている。GT3車両によるブランパンGTシリーズがスタートすると人気は沸騰。スポンサー撤退後はGTワールドチャレンジシリーズに名称変更。SROは、よりマニュファクチャラー向けのシリーズ、インターコンチネンタルGTシリーズも創設した。

そのGT3は車両価格が3000万～4000万円を優に超え、レースの年間参戦コストも高い。プロドライバーで編成されるチームもあり、コンペティションレベルも高くなってきている。ジェントルマンドライバーたちが徐々にGT4のシリーズへ移るようになり、メーカーも続々とGT4車両をリリース。ヨーロッパではGT4クラスだけの選手権も人気を集めるように……といった循環で活況を呈し、その波が日本にも到来。そして、GRスープラGT4の登場がST-Zクラスの吸引力をさらに高めたというわけだ。

シリーズ側も予想外？

そのスープラGT4はもてぎには3台、SUGOには4台がエントリー。ST-Z最大勢力のメルセデスAMG GT4に次ぐ台数に至るまでになっている。このトレンドを形成している典型的な例のひとつが、昨シーズンまでトヨタ86で出場してきたディーラーチーム、トヨタカローラ新茨城が運営するC.S.Iレーシングがスープラ GT4を追加投入してきたことだろう。

「自分たちの会社の取扱車種で参戦できるので、クルマや会社のPRになりますし、人材育成にも活用できる。とくに地元ではリクルートの面でも効果がありそうです」と話すのは、C.S.Iレーシングのスープラをドライブする鈴木宏和。18年ポルシェ カレラカップ ジャパンのジェントルマンクラスのタイトルホルダーだ。

「去年はBMW M4 GT4をドライブしていました。スープラはトラクションコントロールやABSなどが進化していますね。M4は市販車ベース、スープラはレーシングカーとして作られています。スープラもBMWのエンジンを載せていますが、ベース車両の重心も違う。ミッションもトルコンのオートマ。クラッチなしの2ペダルですから、エンジンを壊すリスクも少ない。ドライビングに集中できるので、ジェントルマンドライバー向きだと思います。台数が増えることは大歓迎です。最低走行時間などジェントルマン規定もあって、いろんな作戦を立てられるし、面白いですね」

また、S耐はアフターパーツメーカーが自社製品の開発を兼ねて参戦していることも大きな魅力のひとつだが、GT4車両はGT3車両同様、ホモロゲーション制度があり、パーツを自由に変更したりすることはできない。エンドレスや5ZIGENなどは自社製のパーツを使えないことになるが、あえてST-Zクラスに参戦しているところも興味深い。

「まず、ルールが好き。ジェントルマン、プラチナなどドライバーのレギュレーションもあって公平だし、イコールコンディションというのが楽しい。性能調整もあるから、ドライバーのレースになる。自分も長くレースで走らせてきたけど、やっぱりドライバー目線でモノを見て楽しんだほうがええかな？　車両価格も手ごろだと思う。たしかに、マフラーもホイールもウチの製品に換えていないけど、メルセデスAMG GT4は自分のところの〝5ZIGEN〟というイメージに合うてるクルマだと思う。カッコいいし、カラーリングも似合ってるんちゃうかな？　昔からこういうかたちでレースをやっているので、自分の好きな人間と一緒にやれるほうが楽しい。去年まで青木（孝行）とやったし、今年は（金石）年弘。口説くのに苦労したけどな（笑）」というのはチーム5ZIGENの木下正治代表。「去年はシリーズ3位。もっと上を目指したいね」と、楽しみつつも、老舗のパーツメーカー系エントラントとしてタイトルを獲りにいく姿勢も前面に出していた。

こうしたST-Zクラスの人気について、S耐を統括するSTO（スーパー耐久機構）でSROとの交渉も担当している海外渉外マネージャーの鈴木元さんは、「SROも、将来的にはGT3はGT4に取って代わるだろうという読みもあり、GT4クラスを大事に育てていこうと考えていたようです」とある程度、この状況を予想していたようだ。

「エントラント側としても、GT4は現実的な予算でレースができると考えている方は多いようで、GT4車両のポルシェ・ケイマン（先代）は3年間で450台が売れた。そこに各自動車メーカーさんが可能性を感じ、ノーマ

K.Masuda



PORSCHE CAYMAN GT4

ポルシェ・ケイマンGT4はWAIMARAMAの１台のみだが、ウエットとなったもてぎで優勝している。(as)

N.Mitsuhashi



AUDI R8 LMS GT4

R8は１台がエントリー。505号車エヴァ初号機がもてぎで９位に入賞。今季は相手強化でやや苦戦か。(as)

Y.Yoshimi



BMW M4 GT4

昨季の富士24時間で２位を獲得したSS/YZ Studie BMW（昨季はSS/YZ BMW）。いち早い上位入賞が待たれる。(as)

N.Mitsuhashi



ASTON MARTIN VANTAGE AMR GT4

D'station Racingが第１戦もてぎは６位、第２戦SUGOは３位表彰台を獲得するなど、手堅く入賞を続けている。(as)



Y.Yoshimi

MERCEDES-AMG GT4

猛威をふるうAMG軍団 SUGOではトップ4に3台

ST-Zで猛威をふるうメルセデスAMG GT4。SUGOでは優勝したTKRI松永建設AMG GT4を含む３台が上位４位までに入った。昨季の富士24時間はENDLESS AMG GT4が優勝。AMG GT4優位はしばらく続きそうだ。(as)

SUPER TAIKYU HOT 2021 UPDATE

ル車をベースに参入してきました。我々もエントラントさんにＧＴ４を案内しました。ＳＴ・Ｘクラスを戦っていたエンドレスさんも、可能性を感じていたところにメルセデスがＧＴ４車両をリリースしてきたことで、思い切ってクラスを移行。その初年度の19年にタイトルを獲った。ただ、ここまで台数が増えることは誰も予想していなかったはずです。面白いのはＧＴ３とＧＴ４のオーナーさんがバッティングしていないことで、ＳＲＯとしてもここは予想外だったと思います。最近のＧＴ３車両はスーパーＧＴのＧＴ３００クラスのように、経験や実績のあるエンジニアがいないとパフォーマンスを出し切れない。ＧＴ４車両はメカニック兼任のエンジニアが昔のやり方でパフォーマンスを引き出すこともできるので、Ｓ耐に合っているのは間違いないでしょうね。クルマを作るというよりも純粋にレースを楽しみたいという方は、完成車を購入すれば参戦できるＧＴ４はお手軽でしょうし、車種も多い。スープラも当然、人気の理由のひとつでしょう。ＧＴ４人気は当面続くと思います」

一方、参加台数が一気に減ったのがＳＴ・ＴＣＲクラス。いくつかのチームはＳＴ・Ｚクラスに移行した。昨年までシビックでＳＴ・ＴＣＲを戦っていたフローラルレーシングもマクラーレンでＳＴ・Ｘへ、アウディＲＳ３のＷＡＩＭＡＲＡＭＡ ＫＩＺＵＮＡレーシングもポルシェＥＢＩ（東京）とのつながりでポルシェ・ケイマンＧＴ４にスイッチした。ＴＣＲ車両はスプリントレース用に作られており、耐久レースで使用するとどうしてもヘタリが早くなるので、２年ごとに車両交換となるのが一般的。それなら、スポーツカーで耐久性も高いＧＴ４車両で、ということなのかもしれない。

また、昨年からパドックでは「来年、ニッサン・フェアレディＺ（Ｚ35）のＧＴ４が出てくるらしい」という噂が流れている。かつてＺ34を走らせたテクノファーストの市成聡監督や、いまもＳＴ・３クラスでＺ34を走らせている岡部自動車の長島正明代表は、「噂は聞いていますけど、もし出てくるようだったら開発には協力したい」と口をそろえる。「ただ、値段は気になるところです」と長島代表。いずれにしても、スープラに続く、日本のメーカーのＧＴ４車両が増えてくれれば、ＳＴ・Ｚクラスはさらなら盛況を呈することになるのは間違いなさそうだ。

K.Masuda

第２戦SUGOでは、各車が最後のピットストップを終えたところでSC導入、赤旗中断に。ここからのリスタートを完璧に決めたTKRI松永建設AMG GT4元嶋佑弥がトップチェッカーを切り、ST-Z初表彰台が初優勝となった。(as)





SUPER TAIKYU HOT 2021 UPDATE

PART2 今季概況

耐久向きの新規参戦車が続々

シリーズの流れを左右するビッグイベントの富士24時間
“メイクドラマ”のファクターとなりそうなものをおさらいしておこう

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 弥（Wataru Tamura）

スーパー耐久2021年シーズンの最大のトピックのひとつは、コントロールタイヤのサプライヤーがハンコックとなったことだろう。狙いとする特性はハイグリップかつロングライフ。とくにライフについては、「2スティント、行けるか行けないか」という設定で、使い方次第では2スティントも可能となっている。グリップについても、今季ここまでの2戦でいくつかのクラスにレコード更新があったことで、昨季から上がっていることは明らか。4月28日には富士24時間（決勝5月22〜23日）に向けて同地で公式テストが行なわれたが、ここでのタイムを見ても、各クラスで昨年の富士24時間のタイムを上回ってくることは間違いなさそうだ。

このタイヤについて、ドライバーからのインプレッションで多かったのは、コーナリング中のアンダーステア／オーバーステアの変化が安定しており、限界を超えてもグリップがいきなり抜けにくく、応答性も残っているというもの。とくにジェントルマンドライバーには好評だった。一方で、ウエットタイヤに関しては発熱性に優れるものの、やや剛性不足を訴える声もあった。ただ、条件は全車同じ。やはり使い方次第だろう。

マシンの話題にも事欠かないが、まずはST・1クラスのKTM X・BOW GTXが目玉のひとつ。Cカーを思わせるルックスだが、なんとこのままの状態で市販されているというから驚きだ。昨年までST・Zクラスに出場していたX・BOW GT4とメインモノコックは共通で、リヤにサブフレームを追加し、ホイールベースを延長。エンジンはGT4（直4 2ℓ）と同じくアウディのターボを搭載するが、このマシンは直5の2.5ℓ。見てのとおり、旋回性能の高さを自慢とするが、意外に一発の速さはなく、安定感があって耐久レース向きだという。

また、GRスープラが3クラスに出場しているのも大きな話題。昨年から出場しているROOKIE RacingのGRスープラはまんまGT4だったが、ホモロゲ取得前ということでST・1に出ていた。今年は4台が新たにST・Zに出場。ST・ZはメルセデスAMG GT4が強く、スープラは第2戦SUGO終了時点で未勝利。いち早い優勝が待たれるところだ。

新設のST・Qクラス（「STOが参加を認めたメーカー開発車両、または各クラスに該当しない車両」で争われる）にエントリーしているROOKIE RacingのGRスープラは、平たく言えばGT4の先行開発車両。GT4はGT3同様、改造が一切許されないため、今後を見据えてこのクラスに出場している。当面のエントリー

K.Masuda



ハンコックタイヤは耐久レース向きのキャラクターをハイレベルで実現している模様。注目はやはり富士24時間での使われ方だ。(as)


K.Masuda


Y.Yoshimi


N.Mitsuhashi


Y.Yoshimi


N.Mitsuhashi


Y.Yoshimi

SUPER TAIKYU HOT 2021 UPDATE

富士24時間はタイヤを2スティント行かせるかどうかがカギに？

今季も各クラスに強力メンバーが参戦中

（上から反時計回りに）第２戦SUGOのST-Xクラスは、終盤のSC導入、赤旗掲示後からのリスタートを決めたPC Okazaki 911 GT3R上村優太が、開幕戦もてぎ優勝のD'station Vantage GT3近藤翼を振り切って今季初優勝。KTM X-BOW GTXはもてぎでデビューウインを決めたが、SUGOでは土曜のフリー走行でクラッシュ。予選を走れず、決勝では序盤早々にトラブルが発生してしまった。ENDLESS AMG GT4はSUGOで２位。ようやく調子が戻ってきたか。ST-2のROOKIE RacingからはSUGOでMORIZOがエントリー。HIROSHIMA TOYOPET RACING（111号車）は“広島コネクション”で、2017年GT500王者の平川亮を擁する。（as）

はこの1台だけだと思われていたが、トヨタが水素エンジン搭載のカローラスポーツを富士24時間に投入するというアナウンスがあった。となると、同チームからST・Qで、というのが自然な流れだろう。トヨタは十勝24時間にハイブリッド搭載のGTスープラを投じたことがある。スピードとその質、信頼性に注目したい。

ST・1のTRACY SPORTSのGRスープラは、S耐の純粋な車両規定にもとづいて製作された手作りの逸品。まだまだ伸びしろがあり、SUGOではエアロやブレーキの進化により、ST・X勢に次ぐ総合6位に入賞した。SUGOではKTMが練習中のクラッシュで予選を走れず、決勝も早々にリタイア。直接対決はまだ実現していないが、互角と見てよさそうだ。ST・Xの新規参戦車両、マクラーレン720S GT3も注目度が高い。

スーパーGTでは苦戦を強いられていた印象が強いが、BoPの見直しでほどよいパフォーマンスとなっているようで、2戦連続で表彰台フィニッシュを果たしている。シャシーバランスに優れており、長く乗っても疲れない、耐久レース向きのクルマだという。

車両規定の変更点としては、ST・5クラスを除き、昨季まで全車95ℓとされていた燃料タンク容量が、今季からST・1とST・Qが90ℓ、ST・2とST・3が85ℓ、ST・4クラスが80ℓに改められた。ロングランがやや厳しくなったものの、クラスごとに条件は統一。展開に大きな影響をおよぼすようなことはないだろう。ST・5クラスは45ℓのままだ。また、最低重量の見直しもあった。とくに影響を受けたのがST・2のGRヤリスで、1200kgから30kg増に。それでも三菱ランサーやスバルWRXより120kg軽いのだが、一発の速さはやや封じ込められたという印象も。ST・3のレクサスRC350は1400kgから10kg増。Zとの重量差は120kgに増えている。


W.Tamura

SUPER TAIKYU 各クラス概況

SUPER TAIKYU HOT 2021 UPDATE

ポイントはレースが長時間になるほど高得点となるのは従来どおりだが、5時間以上のレースは11位以下でも完走なら1ポイントが加えられることになった。最後まで走り続けることがより重要になったというわけだ。

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

ST-X 5車種が入り乱れ、最終戦まで大混戦必至



K.Masuda

GT3で争われるST-Xの年間エントリーは6台で、複数台が出場しているのはGT-Rのみ。個性的な車両が集まっていることで、コースやコンディションの違いで有利、不利が分かれるような、大混戦のシーズンになるのは必至だ。ランキングトップは、開幕戦を制し、第2戦2位のD'station Vantage GT3。第2戦優勝のPC Okazaki 911 GT3Rが5点差で追う。なお、同車は富士24時間には出場せず、aprとのジョイントでLEXUS RC F GT3を走らせる予定。

ST-X Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	777	D'station Racing	Aston Martin Vantage AMR GT3	30	15	45
2	16	Porsche Center Okazaki	Porsche 911 GT3R	20	10	40
3	290	Floral Racing with ABSSA	McLaren 720S GT3	22.5	12	34.5

ST-Z 5ZIGENがリードも、絶対的な本命不在か



N.Mitsuhashi

開幕戦を制したWAIMARAMA EBI Cayman GT4、第2戦を獲ったTKRI 松永建設 AMG GT4を従えてランキングトップに立っているのは、未勝利ながらポイントを手堅くまとめている5ZIGEN AMG GT4。ただ、2位WAIMARAMAとのポイント差は0.5。予選ポールポジションは、第1戦がD'station Vantage GT4、第2戦がFABULOUS GRMI GR SUPRAGT4と、チームも車両も絶対的な存在がまだ現れていない。最後まで僅差での争いが続きそうだ。

ST-Z Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	500	TEAM 5ZIGEN	Mercedes-AMG GT4	22.5	10	32.5
2	22	Porsche Team EBI WAIMARAMA	Porsche Cayman GT4	30	2	32
3	23	TKRI	Mercedes-AMG GT4	6	20	26

ST-TCR ST-Q シビック初の24時間制覇に照準

Y.Yoshimi



N.Mitsuhashi

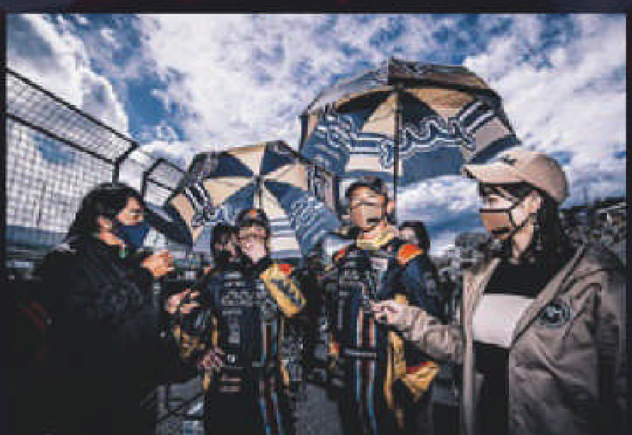


ST-TCRは、おとぎの国CIVIC TCRが孤軍奮闘。ライバルの途中参戦などがあった場合でもシリーズを有利に戦えるよう、完走を第一とし、慎重なレース運びを心がけているという。シビックがまだ果たせていない、富士24時間制覇も目指す。ST-Qでは、水素エンジン搭載のカローラ スポーツが富士24時間でも話題を独占しそうだ。順位を競うわけではないが、タイムがどのあたりなのか、加速の鋭さはどの程度なのかといったことに興味が集まる。

ST-TCR Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	75	Team Noah	Honda Civic Type R TCR	32	22	54

ST-Q Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	28	ROOKIE Racing	GR Supra	32	22	54

ST-1 muta SUPRAに安定感あり



K.Masuda

ST-1は「ST-2～5以外の車両」で争われる。3500cc以上の車両、あるいはワンメイクレースで用いられるカップカーがその対象だ。開幕戦優勝のシンティアム アップルKTMは第2戦をリタイアしているため、第2戦優勝のmuta Racing GR SUPRAがランキングトップ。CSダイワN通商アキランドポルシェはとくにストレートパフォーマンスでほかの2台を圧倒している印象あり。キャラクターは異なるが、条件が整えば、実力伯仲の戦いとなる可能性も。

ST-1 Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	38	TRACY SPORTS	GR Supra	22.5	22	44.5
2	71	アキランドレーシング	Porsche 911 GT3 Cup	18	15	33
3	2	KTMカーズ JAPAN	KTM X-BOW GT-X	32		32

ST-2 今季もYARIS優位の傾向か

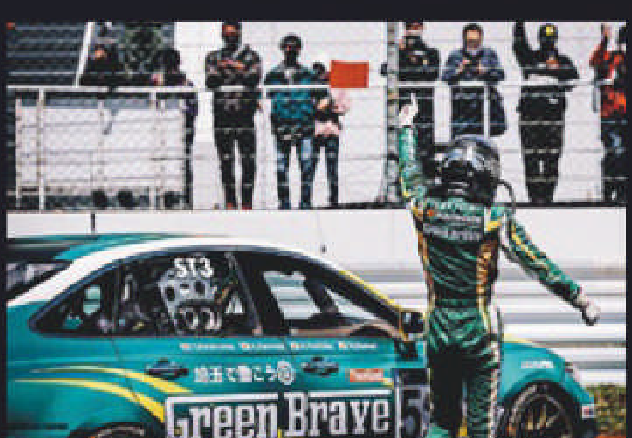


K.Masuda

2001～3500ccの4輪駆動車、前輪駆動車によって争われるST-2。開幕から2連勝中のKTMS GR YARISがトップを走る。軽量化を進め、2戦連続で表彰台獲得の7号車新菱オート☆VARIS☆DXL☆EVO Xがそれを追う。昨季猛威をふるったORC ROOKIE Racing GR YARISは不運続きで最下位。唯一FFで出場しているHonda R&D Challenge FK8は現在4位。一発の速さでは4WD勢に譲るが、高い信頼性が何よりの武器。富士24時間で魅せてくるか？

ST-2 Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	225	KTMS KOBETOYOPET MOTOR SPORTS	GR YARIS	30	20	50
2	7	シンリョウレーシングチーム	MITSUBISHI LANCER Evolution Ⅹ	22.5	12	34.5
3	6	シンリョウレーシングチーム	MITSUBISHI LANCER Evolution Ⅹ	12	15	27

ST-3 RC350の牙城がついに？



N.Mitsuhashi

2001～3500ccの後輪駆動車のクラス。QUEEN EYES 34Zと埼玉トヨペットGB クラウンRSが1勝ずつを挙げて同ポイント。コーナリングを得意とするZ、ターボパワーが武器のクラウンが、チームは異なれど2017年から守られてきているRC350の牙城を崩す勢い。ディフェンディングチャンピオンのエアバスター Winmax RC350 TWSもトップとは僅差。このクラスは全チームが優勝経験を持つ強豪がそろっている。王座決定は最後までもつれそうだ。

ST-3 Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	52	埼玉トヨペット Green Brave	TOYOTA CROWN RS	20	20	40
2	244	Max Racing	NISSAN Z34	30	10	40
3	39	TRACY SPORTS with DELTA	LEXUS RC350	22.5	15	37.5

ST-4 林テレンプ86が開幕2連勝中



Y.Yoshimi

1501～2000cの車両で争われるST-4だが、常時エントリーは3台だけとなってしまった。かつては"ホンダ車の聖地"とも呼ばれていたが、いまやトヨタ86のみに。ディフェンディングチャンピオンのGR Garage水戸インターGR86は、2戦連続で予選トップを獲るも決勝では不運続き。対照的に、林テレンプSHADE RACING 86は開幕2連勝中。この11.5ポイント差は、「されど」なのか、「たかが」なのか。富士24時間で大勢が見えてくるはずだ。

ST-4 Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	884	林テレンプ SHADE RACING	TOYOTA 86	30	20	50
2	310	C.S.I Racing	TOYOTA 86	24.5	14	38.5
3	18	浅野レーシングサービス	TOYOTA 86	18	15	33

ST-5 ロードスターがトップ5台中3台と圧倒



Y.Yoshimi

1500cc以下のコンパクトカーで争われるST-5は、車種がバラエティに富んでいても、イコールコンディションが保たれているという印象が強かった。しかし、今季はロードスター勢が圧倒。タイヤ銘柄の変更により、横方向のグリップが高くなったことで、コーナリングに強いFRがより有利になったとも言われている。開幕戦を制したodula TONE MOTULロードスターが目下のトップ。第2戦優勝のodula Star5 Roadsterとの同門対決になっている。

ST-5 Rank	No.	Team	Car	R1 Motegi	R2 SUGO	TOTAL
1	66	OVER DRIVE	MAZDA ROADSTER	30	12	42
2	456	OVER DRIVE	MAZDA ROADSTER	14	20	34
3	103	HMRACERS	MAZDA MAZDA2	22.5	6	28.5

ニッポンのワンダーボーイたち

［短期集中連載］レーシングドライバー 第7世代インタビュー ―― 5

山下健太

負けず嫌い、年々増量中。

スーパーGT開幕戦は激闘の末に勝利して絶好調
だがスーパーフォーミュラはQ1通過がやっとの絶不調
原因はいまだに判明せず、イライラが募る毎日
負けず嫌いが「年齢とともに増えている」男は
乱高下激しい2021年をどう語る？

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）



N.Mitsuhashi

第7世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたもののうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

—まず最初に、久々に金髪にした理由を教えてください。

山下：スーパーGTは開幕前のテストであまり調子が良くなくて、スーパーフォーミュラも昨年の中盤から全然調子が良くなかったので、大嶋（和也）先輩の助言もあり、髪の色を変えることにしました。実際、2019年にGTでチャンピオンを獲ったときも開幕戦は金髪で臨み、途中で黒に戻しましたがチャンピオンを獲れたので。ゲンかつぎというか、とりあえず金髪にしておくかみたいな感じです。

—周りの評判はどうですか？

山下：こっちのほうが似合うと言われますが、頭皮へのダメージが心配です（笑）。まあ、あまり勝てると思っていなかったスーパーGT開幕戦の岡山で勝てたし、流れも良かったので、金髪にした甲斐はあったと思います。

—開幕前のテストでタイムはイマイチでしたが、阿部和也エンジニアは、テストでしかできないいろいろなことを試していたようですね？

山下：僕も大嶋先輩もそう聞いていましたが、何をやってもそんなにスピードは変わらなかったので『本当かな？』と。でも、富士の最後のテストの最後の10分間できっちり合わせ込んで本当に速くなったので、やっぱりすごい人だなと思いましたね。

—次に、この連載で毎回している質問を。山下選手は、自分はどんなキャラクターだと思いますか？

山下：えー、たぶんというか、相当負けず嫌いだと思います。ドライバーは皆そうだと思いますけど、日常生活であっても基本的にはどんなことでも負けるのはイヤです。ただ、それを表面には出さないし、内々に思ってるだけですが。最近はスーパーフォーミュラで結果が出ずにイライラしているせいか、歩いていて誰かに抜かれるだけでもちょっとイラッとします（笑）。

—かなりストレスが溜まっているようですね。

山下：昔はそんなでもなかったんですけど、最近ちょっと悪化してきているような感じがします。

—周りからはどう思われていると？

山下：優等生だと思われたいですし、優等生を演じているつもりです（笑）。でも、クルマに乗ればちゃんと速く走って結果を出して、後ろにつかれたら嫌だなと他の選手から思われていたら、それはすごくうれしいですね。

—バトルは強いし、激しいレースをしますが、レース中はエキサイトしたり無線で叫んだりしますか？

山下：いえ、無線ではいっさいしゃべらないし、テンションも普段と変わらず普通です。熱くならず、一発でブスッと刺すみたいなタイプですね（笑）。

—必殺仕事人みたいで、ちょっと怖いですが、あれだけのバトルをやっていても熱くならないと？

山下：はい、かなり冷静だと思います。

—少し横道にそれますが、鈴木亜久里さんや土屋圭市さんと話をしていると『最近の若いヤツらは最初から冷静で、レース中の無線も落ち着いていて客観的なんだよね』とよく言われますが、それについてどう思いますか？

山下：僕らの世代は、全体的にそうかもしれないです。みんな小さいころからレースをやってきているし、何が起こっても慣れてるというか、動じないというのはありますね。

—あと、他の人の走りをコースサイドに見に行ったりせず、走行データだけを見てすぐに修正してしまうとも。

山下：そう思いますが、僕の場合はデータもあまり見ないです。見れば自分のほうが遅い場所が分かると思いますが、落ち込むだけなので（笑）。見なくても最初からやれるのだったら、たぶんやっているだろうという考えで、そこまで重要視しないです。

—大学の理工学部出身で自動車工学を学んだのに、意外ですね。

山下：はい、どちらかと言うと感覚でいっちゃいます。セッティングに関し



Kenta Yamashita ● 1995年8月3日生まれ

- 2012 —— スーパーFJもてぎ（シリーズチャンピオン）
- 2013 —— フォーミュラ・チャレンジ・ジャパン（シリーズチャンピオン）
JAF-F4東日本（シリーズチャンピオン）
- 2014 —— 全日本F3・Cクラス（シリーズ2位）
F3マカオ（9位）
- 2015 —— 全日本F3・Cクラス（シリーズ2位）
F3マカオ（15位）
スーパーGT GT300（シリーズ20位）
- 2016 —— 全日本F3・Cクラス（シリーズチャンピオン）
F3マカオ（4位）
- 2017 —— スーパーGT GT300（シリーズ5位）
スーパーフォーミュラ（シリーズ11位）
- 2018 —— スーパーGT GT500（シリーズ11位）
スーパーフォーミュラ（シリーズ8位）
- 2019 —— スーパーGT GT500（シリーズチャンピオン）
スーパーフォーミュラ（シリーズ5位）
- 2020 —— WEC LMP2（シリーズ13位）
スーパーGT GT500（スポット参戦）



S.Yoshida

「結果を出した後、ちやほやされるのが好きです（笑）」

てはデータを見ないといけないと思いますが、走りに関しては見てもよく分からないというか（笑）、自分の走り方を信じたほうが自信を持てると思ってるので。いままで何に乗ってもそれなりにできたので、正しいとは思ってるんですけど……スーパーフォーミュラの現状を考えると、いよいよ自分の走り方もダメなんじゃないかと疑い始めたところです。

――スーパーフォーミュラの話はまた後で。その前に、今年WECに参戦せず、国内のレースに専念することになった理由を教えてください。

山下：そうですね。コロナの状況があって、海外に行ったり帰ってきたりするのは厳しいというのが理由です。帰国後どうなるのかも分からず、日本のレースをシリーズで戦えないというのもあります。個人的には、スプリントであるスーパーフォーミュラをしっかり戦いたいという気持ちもありました。わざわざ阿部エンジニアに来てもらってることもありますし、メカさんも含めて、自分の要望をすごく聞いてもらっているのに、昨年から何戦も欠場しているのはつらかったですし。

――たしかに、中嶋一貴選手や小林可夢偉選手は、スーパーフォーミュラに関してはスポット出場のようなかたちですよね。彼らも若いころはフォーミュラに集中して取り組んでいました。ただ、山下選手の場合はスーパーGTに対する思いも相当強いですよね？

山下：はい。いまはないですけど空力の開発もあってエンジン開発もあって、すごくレベルの高いレースだと思います。テストも含めると新品タイヤをいっぱい履けて、コンパウンドや構造とかたくさんあり勉強にもなります。また、テストが多いので、自分の技術を磨くのにもすごくいいし、あれだけ速いのに接戦で争えるレースは海外を見てもあまりない。いまのスーパーGTはどちらかというとスプリントで爆発力が求められるので、そういうレースを若いうちにやっておきたいという気持ちはあります。

――レースをやっていて、どんなときに一番大きな喜びを感じますか？　予選でポールポジションを獲ったときが最高という人もいれば、バトルで競り勝ったときが一番うれしいなど、人それぞれですが。

山下：僕の場合は、結果を出してちやほやされるのが好きです（笑）。

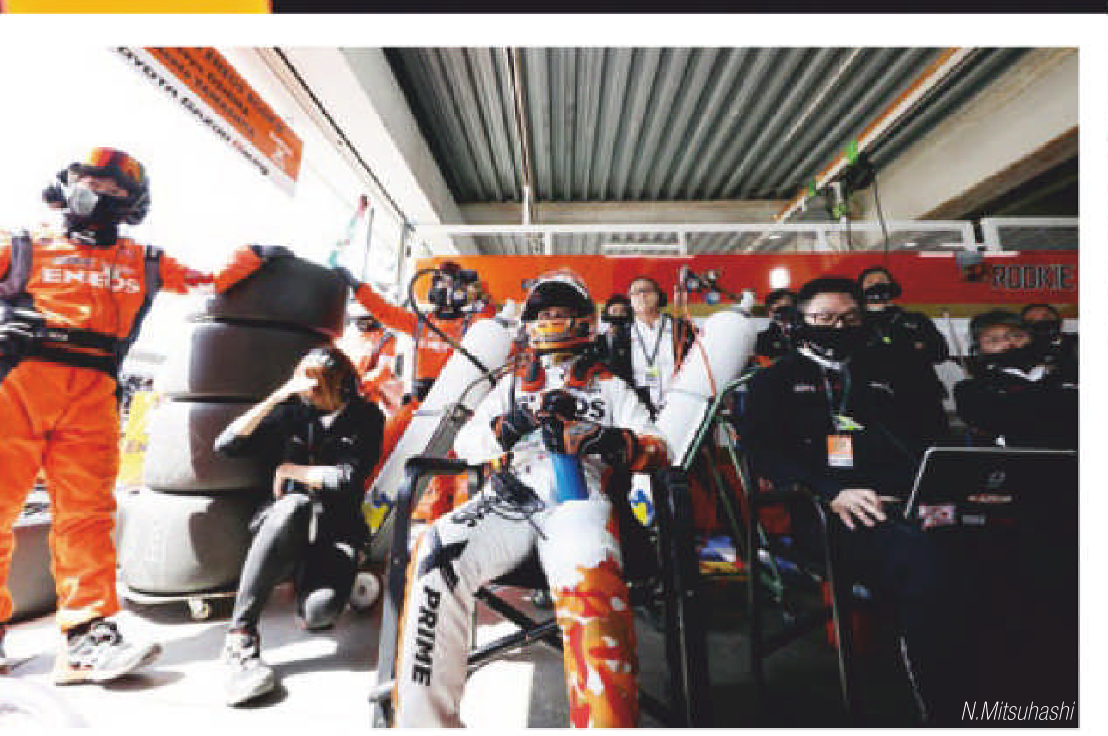
――ちやほやって……正直でいいと思います（笑）。

山下：優勝した次の日とかに、SNSで自分のエゴサーチとかして『ヤマケンすごい』とか書いてあると、なんかうれしくなります（笑）。まあ、でもなんだろうな、この前の坪井（翔）君との争いも、すごく苦しい状態を切り抜けて最後に自分がチェッカーを受けたときは達成感があったし、それが一番かもしれないですね。

終盤は振動も出ていた

――そのスーパーGT開幕戦岡山の話




N.Mitsuhashi

（左）ルーキーレーシングは新チームだが、ドライビングに専念できる環境を作ってくれているという。前半スティントの大嶋の走りをピットで見守りながら、山下は大嶋の気迫とマシンの調子の良さを感じ取ったという。（下）怪我をおして奮闘してくれた大嶋と、トップで送り出してくれたチームのためにも「抜かれてはいけない」と気持ちを引き締めたという山下。先輩とチームが迎えるウォールにマシンを寄せてトップチェッカーを受ける。


N.Mitsuhashi

ですが、2番手につけていた大嶋選手がピットに入り、実質1位でコースに出たときの気持ちは？

山下：これは勝ったなと思いました。ただし、セーフティカーが明けた2周後くらいまでですが。最初のうちはすごくアンダーが強く曲がらなかったんです。それが3、4、5周目くらいでさらに悪化していき、ん？　まずいかなって思ったのと、坪井選手が速かったので、これは結構きつい展開になるだろうなと思いました。

——坪井選手が迫っていることは、無線で伝えられたのですか？

山下：いや、もうミラーに見えている距離だったので。走ってる感じからするとたぶん勝負になるなと思いましたし、明らかにペースが違って、どこでもいかれちゃうような感じだったのに、周回数を見たらまだ30周くらいあって。やばいなと思いました。

——最後まで抑え切る自信は？

山下：う～ん、まあ途中くらいからちょっとは。坪井君は絶対に当ててくることはないだろうと信じられたし、アレでも自分も一応気を遣ってはいたんです。また、もし間違って接触してしまったとしても、飛んでいかないような位置を走っていたつもりです。

——正直なところ、抜かれるのは時間の問題のように見えました。

山下：やっぱり大嶋先輩が怪我をしてるなかでがんばってくれて、チームのピットストップも練習中は全然うまくいってなかったのに、本番はうまくやってトップで出させてもらったので、チームのためにもがんばらないといけないという気持ちが強かったです。

——あの長いバトルのあいだは、何を考えて戦っていたのですか？

山下：だいぶ冷静でしたね。もし抜く立場だったとして、自分が一番やられたくないことをやろうと、そんなことばかり考えていました。岡山だと最終コーナーとそのひとつ前で詰まるともう終わりなんですが、今回もそういう場面が何回かあり、GT300の真後ろについてしまうとダウンフォースが抜けて最終の立ち上がりがすごく遅くなるので、わざとゆっくり走ってGT300との間隔を空けた状態で最後のふたつのコーナーを曲がるとか、自分がやられたら嫌なことをやってました。

——なるほど。しかし、あえて速度を落とすことで、抜かれるリスクはなかったのでしょうか？

山下：それはなかったですね、坪井君もベタベタで来ていたし、自分以上にダウンフォースが抜けているのは分かっていたので、迫られても完全に抜き切られるまで並ばれることはないと思っていました。坪井君は、イン側に鼻先だけ飛び込もうと思えば行けた場面は結構あったと思うんです。少し当たってでも、強引にこじ開けようと思えば開けられたかもしれませんが、そこで彼が引いてくれたからぶつからなかったのかもしれませんね。

——坪井選手がヘアピンでアウトから仕掛けコースアウトした例の瞬間は？

山下：あそこは、ちょっと抜かれると思いましたね。坪井君は完璧なタイミングでスリップから抜け出て、半車身くらい彼のほうが前にいたのですが、ブレーキをかけた位置があまりにも違いすぎて（笑）、それで助かりました。もしあのまま被せられていたら、守れていたかちょっとあやしかったし、助かったなと。とりあえず、これで勝てると思いましたね。

——とはいえ、山下選手もタイヤが限界に達していたようですね？

山下：もう本当にギリギリで振動も出ていて、ブレーキでまっすぐ止まれないほどでした。坪井君がすごい勢いで追い上げてきていたので、トロトロ走ってるとたぶん抜かれると思い、予選アタックほどじゃないですけど、最後はそれなりにがんばって走りました。

——チェッカー後の坪井選手の激しいパッシングは見えましたか？

山下：はい。たぶん怒っているだろうなと（笑）。でも、フィニッシュして1コーナーを立ち上がって並んだとき、窓越しに手を振ってくれたんです。だから、さすがだなと思いましたし、自分も手を振り返しました。パルクフェルメに戻ってきたときも『おめでとう』と言ってくれたので、『こっちもちょっと行き過ぎてごめんね』みたいな話を彼としました。

——ちょっとやり過ぎじゃないのとか、そういった話にはならなかった？

山下：自分が聞いても『大丈夫だよ』と言うんですよ。でも、実際は相当腹を立てていたと思いますし、気を遣ってくれている感じがしました。

SFは第2戦でまたモヤモヤ

——スーパーGT岡山での優勝によって、その前週のスーパーフォーミュラ開幕戦富士のどん底の気分からは復活できましたか？

山下：そうですね、70％くらいは気が晴れたと思います。スーパーフォーミュラは昨年から調子が悪くて、残る30％はやっぱりスーパーフォーミュラで結果を出さないと回復できないなと思っていたのですが……第2戦鈴鹿でまたモヤモヤが100％



現在のSFの状況に、「ヤマケンはもうダメなんじゃないか」という雑音も聞こえてくる。それに対し、「見返してやろうとは思っているんですけど、見返せません」と苦笑い。ミラーに映るその表情も、どうしても険しくなってしまう。

S.Kusakai



GTで14号車を担当する阿部エンジニアとは、SFでも一緒に組む。うまく走らないマシンにふたりで首をひねる。「いろんな人が心配してくれるんですけど」改善の見通しが立たないという。

N.Mitsuhashi



何をやってもオーバーになってしまう症状は、チームメイトの中山車も同じだという。とくに高荷重領域での速さが足りていないとか。それでも第2戦はQ1を突破して意地を見せた。

になっちゃいました。
――スーパーフォーミュラの不調は、いつごろからなんですか?

山下：昨年、第2戦の岡山を1回休んだんですが、戻ってきたSUGOから何かがおかしく全然遅くて、そこから日に日に悪くなっている。やるたびにおかしくなっている感じですね。昨年の終盤はチームメイトだったサッシャ(フェネストラズ)のクルマも遅くなっていって、今年はもう2台でQ1落ちレベルです。2台でセットは全然違うし、やり方も全然違うのに、結果的には同じような位置だし、起きている症状もあまり変わらない。何がそうさせているのか、とにかく不思議です。

――症状としては、オーバーステアがかなり強いようですね。

山下：そうですね。クルマが巻き込む系の挙動で、イン巻きしてクラッシュしそうになるくらいです。

――阿部エンジニアは「何をやっても解決しない、こんなことは初めてだ」と頭を抱えていますが、山下選手はどう感じていますか?

山下：自分のなかでも過去一番くらいの悪い状態です。いろんな人が心配してくれてセッティングの話とかもするんですけど、セッティングはとくにずれていないようですし、使っているパーツもそれほど変わらないのでとにかく不思議ですし、イライラします。だから、またGTで結果を出して気持ちを70%くらいまで戻さないと。

山下：スーパーフォーミュラもスーパーGTも、評価が高くチャンピオン経験も豊富な阿部エンジニアと組んでいるのに、結果が大きく違うのはたしかに不可解ですね。

山下：スーパーGTを見れば分かると思いますが、あれが阿部さんの本当の力です。GTではちゃんと結果を残したので、原因はそこではないと証明できたと思いますし、必ず見返してやろうと思っています。

――国内レースに専念することになったいま、何を目標に掲げて戦っていくのでしょうか?

山下：まず、GTはやはりチャンピオンですね。チームは違えど阿部さんと大嶋先輩という、2019年一緒にタイトルを獲った組み合わせですし、開幕戦も勝ったので、この後獲りこぼさないように戦っていけば、いけると思っています。もちろん、スーパーフォーミュラもチャンピオンを獲りたいですが、いまのままだとあと5年くらいかかってしまいそうな感じなので何とかしないと。現状のパッケージで、ここから盛り返せたらすごくカッコイイと思うので、まずはそれを目指します。

――一度遠ざかるかたちになる、WECに関してはどうでしょうか?

山下：いずれまた、機会があればもちろん乗りたいとは思っています。ただ、調子が悪いままスーパーフォーミュラを止めるのはちょっとイヤですし、まずスプリントでちゃんと結果を出してから長距離レースに挑みたいという思いが自分のなかにあります。僕はまだ25歳なので、ギリギリ30歳くらいまではスプリントを中心に腕を磨くことができればと思っています。

30歳くらいまでは スプリントレースで腕を磨きたい



N.Mitsuhashi

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第99回

新しい人

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as



三田文学新人賞を6期、京都文学賞の選考委員を2期、それぞれ勤めている。はじめのうちは「おれなんかが、人様が必死に書いた文章を、ほめたりくさしたりしていいんだろうか」と腰がフワフワ腰が浮き気味だったものの、ここ数年の間に、「う、この書き手はとにかくダントツでいい」と、けっこう一瞬で見抜けるようになってきた。

どちらの賞も書き手が「新人」というのがポイントだ。文章のうまさ、物語のおもしろさ、と、そういうのは千差万別で、選考委員によって判断にばらつきも出る。「新人」はいまだ、編集者に指導をうけたり、読者から喝采、あるいは罵倒を浴びたりは、基本的にしていない。なににも縛られず、「自由」に書ける。

「自由」である、というのは、傍から見ていてときに危なっかしい。けれども、受賞するような書き手は、悠々、余裕の足どりで、地雷原を踏みこえてゆく。新人だからこそ、の芸当であり、だからこそ、読んでいて応援したくなる。「規格外」であることは、際だった「新しい人」としてこの世に立つ、必要条件ではないか、と僕などは思う。

世界じゅうのモータースポーツファンが角田裕毅に惹かれるのは、勝手に「ある」と見なしていた規格、常識を、軽々と跳ねとばしていくところだ。新人離れ、ではない、想像さえしていなかった「新しさ」だ。

F1に駆けあがってくるステップの速さはまだ想定内だった。デビュー戦のQ1。いきなり2位に名前を刻むなどと、この世の誰が（角田以外）想像しえただろう。

決勝でのオーバーテイク、過去のチャンピオンたちを次々と置き去りにしていくシーンは、見ていて身震いがきた。新人だからこそ見せつけることのできる「自由」、世界をひっくり返すほどの衝撃。

同じコースを走っているドライバーのうちの誰が、「ハミルトンの優勝回数を抜くのが僕の目標」などと、当たり前のようにいえるだろう。ドライバーとして毎レース優勝をめざすことは当たり前ではある。ただ、そういう視野の話ではない。同じこのスポーツに向かう規格が、この「新しいひと」角田と他のドライバーでは、まるっきりちがうのだ。

コラムのビジュアル担当ひとひは、京都の子らしくタイガースファンで、ご存じの方はご存じだと思うが、その球団に今年、やはり規格外の「新しいひと」があらわれ、全国の虎ファンを熱狂させている。

近畿大学出身、佐藤輝明。まずはシーズン前のオープン戦でホームラン王に。新人としては長嶋茂雄以来だった。このあたりは角田のQ1、2位と印象が重なる。

リーグ戦がはじまってすぐホームランを放つが、各球団から徹底的に内角を攻められ、三振の山を築いてゆく。佐藤選手の規格外のすごさは、そこでまったくバッティングを変えなかったこと。たえず思いっきり強振。空振ってもなにしても強振。そのうちプロの球に目が慣れてくる。ボールを見送り、ストライクを引っぱたく。誰も見たことのなかった「新しい」、自由そのものの打球がスタンドに突きささる。気がつけばチーム最多のホームランを放ち、1割なかった打率も3割に届こうとしている。

誰も試みようと思わなかったことに、まったく気負わずに向かい、達成する。その姿にファンは息をのみ、目をひらかれる。角田や佐藤がいるから、生きているのが楽しい、とさえ思う。「新しいひと」はいつも忽然とあらわれこの世を変える。そして、あらためて凄みを感じることだが、マックス・フェルスタッペンは、ただひとり、いまだ規格外の新人でありつづけているように見える。

「規格外」であることは、際だった「新しい人」としてこの世に立つ、必要条件ではないか

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは
5月21日(金)発売です

6月4日号 No.1553 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

スーパーGT中盤戦展望

GT500&GT300勢力図分析／タイヤ戦争の真実／GTの楽しい見方ほか

―エレクトリックGT詳報―F1スペインGP―スーパーフォーミュラ オートポリス ほか―

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ









1 EBBRO 1/43スケールモデル arto RC F GT3 SUPER GT GT300 2018 No.35　1名様
月いちペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、arto RC F GT3 SUPER GT GT300 2018 No.35を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 シボレー メモ帳　1名様
インディカーシリーズでのエンジン供給をはじめ、各シリーズで幅広く活躍するシボレー。そんな同社のロゴマークが目を引くメモ帳を1名様に。
サイズ：210×100mm

3 ボッシュ USBメモリーカード　3名様
ボッシュからは、鍵状のスタイルが目新しいUSBメモリーを3名様に。約4GBまで対応しているため、重要な書類などを別途保存するのに重宝するはずだ。
提供：ボッシュジャパン
URL：http://www.bosch-motorsport.jp/ja/jp/home_1/startseite_1.html

4 ホンダF1 2021 レインジャケット　1名様
ホンダF1ラストイヤーとなる2021年シーズンだが、そのホンダのスタッフがグランプリの現場で使用しているレインジャケットが早くも登場！　ポリエステル素材が優れた撥水性を実現している。これから梅雨の季節で大いに役立つだろう。
サイズ：M
提供：本田技研工業

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年5月21日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1552号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2021年5月20日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1552

AS SIGN BOARD

INFORMATION　|　気になる情報を速攻チェック

ARTAとCVSTOSが高級アパレルでコラボ『ARTA CVSTOS』シリーズが発売中

2019年にスーパーGTおよびARTAのスポンサーとなった『CVSTOS』。その同ブランドがARTAとコラボし『ARTA CVSTOS』を展開している。
『ARTA CVSTOS』は"FOR SPORTY LUXE"をコンセプトに、ハイテク素材を贅沢に採り入れ、機能的かつ高級感漂うスタイルを提案するブランド。テクニカルラミネート素材を使用し、通気性・防水性・着心地に優れたジャケットなどのアイテムが幅広く販売されている。
現行ラインアップのなかでとくに注目なのは、機械式腕時計『チャレンジ・クロノIII-S ARTAリミテッド・エディション』で、機能美と高級感を両立した一品だ。この腕時計は完全予約制で、価格は税込み253万円。
なお、アパレル製品は国内で少量の生産となっており、30着前後に限定される。その他アイテムの価格や詳細は下記の公式サイトを確認してほしい。

■ARTA CVSTOSコラボレーションプロダクト
●公式サイト：https://topics.artaracing.com/cvstos


ARTA


ARTA



ARTA

※上の腕時計は世界10本限定販売のため本誌発売時点で完売している場合がございます。ご了承ください。

SAN-EI
CORPORATION

No. 1552

auto sport

オートスポーツ 2021 5/21号

auto sport 2021年5月21日号（隔週金曜日発売）2021年5月8日発売　第58巻第9号　通巻1552号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29663-5/21

4910296630514
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷